

**PENGARUH PANDEMI COVID-19 TERHADAP PENURUNAN
KEGIATAN *FREIGHT FORWARDER IMPORT* PADA PT JPT JATIDIRI
TRANS SEMARANG
(PERIODE JANUARI 2014 - DESEMBER 2019)**

LAPORAN KERJA PRAKTIK

*Diajukan untuk memenuhi kelulusan mata kuliah Kerja Praktik di Program Studi
S1 Manajemen Transportasi*



Oleh:

Fifi Aleyda Yahya

13119072

**PROGRAM STUDI MANAJEMEN TRANSPORTASI
SEKOLAH TINGGI MANAJEMEN LOGISTIK INDONESIA
BANDUNG**

2022

**PENGARUH PANDEMI COVID-19 TERHADAP PENURUNAN
KEGIATAN *FREIGHT FORWARDER IMPORT* PADA PT JPT JATIDIRI
TRANS SEMARANG
(PERIODE JANUARI 2014 – DESEMBER 2019)**

LAPORAN KERJA PRAKTIK

*Diajukan untuk memenuhi kelulusan mata kuliah Kerja Praktik di Program Studi
S1 Manajemen Transportasi*



Oleh:

Fifi Aleyda Yahya

13119072

**PROGRAM STUDI MANAJEMEN TRANSPORTASI
SEKOLAH TINGGI MANAJEMEN LOGISTIK INDONESIA
BANDUNG
2022**

LEMBAR PENGESAHAN

**PENGARUH PANDEMI COVID-19 TERHADAP PENURUNAN KEGIATAN
FREIGHT FORWARDER IMPORT PADA PT JPT JATIDIRI TRANS
SEMARANG
(PERIODE JANUARI 2014 - DESEMBER 2019)**

Oleh:

**Fifi Aleyda Yahya
13119072**

**Telah dinyatakan lulus dalam Seminar Kerja Praktik
Pada Hari Tanggal Bulan Tahun.....**

Mengetahui,
Ketua Program Studi Manajemen
Transportasi,

Pradhana W Nariendra, S.T., M.T.
NIK 116 79216

Menyetujui,
Pembimbing Kerja Praktik,

Syafrianita, S.T., M.T.
NIK 10677097

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur kehadirat Tuhan Yang Maha Esa atas rahmat dan berkah-Nya sehingga dapat menyusun dan menyelesaikan Laporan Kerja Praktik ini dengan judul “Pengaruh Pandemi Covid-19 Terhadap Penurunan Kegiatan *Freight Forwarder Import* Pada PT JPT Jatidiri Trans Semarang (Periode Januari 2014 - Desember 2019)” dengan baik.

Laporan Kerja Praktik ini ditulis dalam rangka untuk memenuhi kelulusan mata kuliah Kerja Praktik di Program Studi Manajemen Transportasi di Sekolah Tinggi Manajemen Transportasi.

Dalam hal ini penulis menyadari tanpa adanya bimbingan, pengarahan dan bantuan dari semua pihak tentunya Proyek Akhir ini tidak akan terselesaikan. Penulis menyampaikan terima kasih kepada :

1. Bapak, Ibu dan Kakak dari penulis yang senantiasa memberikan dukungan, doa, motivasi, serta kebutuhan lainnya.
2. Bapak Pradhana W Nariendra, S.T., M.T selaku Ka. Prodi Manajemen Transportasi.
3. Ibu Syafrianita, S.T., M.T selaku Dosen Pembimbing Laporan dan Penelitian.
4. Bapak Thurbudhi Arifin, S.T selaku General Manager di PT. JPT Jatidiri Trans Semarang yang telah memberikan izin kepada penulis untuk melaksanakan Kerja Praktik (KP).
5. Mba Rosalia Agustina, S.S selaku Supervisor Import/Ekspor yang menjadi pembimbing di lapangan serta seluruh staff dan karyawan di PT. JPT Jatidiri Trans Semarang yang telah memberikan pengalaman dan ilmu yang bermanfaat.
6. Bunda Erfani yang telah memberikan tempat tinggal yang aman dan nyaman, serta menjadi sosok Bunda yang baik dan perhatian.
7. Rekan Kerja Praktik (Adinda Shafira R dan Fitriana N Shabrina) atas kebersamaan dan dukungan yang tak terhingga.
8. Teman rantau (Suci Nursanah dan Neti) yang selalu memberikan dukungan dan menjadi tempat keluh kesah yang terbaik.

Penulis menyadari bahwa ada kesalahan dan masih banyak kekurangan dalam penulisan dan penyusunan Laporan Kerja Praktik, baik dari segi penyusunan, bahasa, dan teori yang kurang tepat. Oleh sebab itu penulis mengharapkan kritikan dan saran untuk melakukan perbaikan penulisan selanjutnya.

Semarang, 2022

Penulis

DAFTAR ISI

LEMBAR PENGESAHAN	i
KATA PENGANTAR	ii
DAFTAR ISI.....	iv
DAFTAR TABEL.....	vi
DAFTAR GAMBAR.....	vii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang Dan Tujuan.....	1
1.2 Kerangka Pemikiran	3
1.3 Metodologi Penelitian	4
1.4 Sistematika Laporan Kerja Praktik.....	7
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	9
2.1 Freight Forwarder.....	9
2.2 Import	10
2.3 Freight Forwarder Import.....	10
2.3.1 <i>Full Container Load</i>	11
2.3.2 <i>Less Container Load</i>	12
2.4 Pelabuhan <i>Loading</i> dan <i>Unloading</i>	12
2.5 Pandemi Covid-19.....	12
2.6 Kebijakan Pemerintah (<i>Loading & Unloading</i>) Untuk Memutus Mata Rantai Penyebaran Covid-19.....	14
2.6.1 <i>Lockdown</i> Di Daerah <i>Loading</i>	14
2.6.2 <i>PSBB</i> Di Daerah <i>Unloading</i>	15
2.7 Pembatasan Kegiatan Di Pelabuhan <i>Loading & Unloading</i>	16
2.8 Metode <i>Desk Study</i>	17
2.9 <i>Forecasting</i>	17
2.9.1 <i>Tren Regresi Linear</i>	18
BAB III PENGUMPULAN DATA & PEMBAHASAN	19
3.1 Profil Perusahaan.....	19
3.1.1 Sejarah PT JPT Jatidiri Trans Semarang.....	19
3.1.2 Visi dan Misi PT JPT Jatidiri Trans Semarang.....	19
3.1.3 Struktur Organisasi PT JPT Jatidiri Trans Semarang	20
3.1.4 <i>Job Description</i> PT JPT Jatidiri Trans Semarang.....	21
3.1.5 Ruang Lingkup Kegiatan PT JPT Jatidiri Trans Semarang	28
3.1.6 <i>Freight Forwarder</i> (Ekspor dan Impor).....	28

3.1.7	Ekpedisi Muatan Kapal Laut (Ekspor dan Impor).....	29
3.2	Aktivitas Kerja Praktik.....	30
3.3	Pengumpulan Data.....	31
3.4	Pengolahan Data.....	40
3.5	Analisis.....	45
BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN.....		49
4.1	Kesimpulan.....	49
4.2	Saran.....	49
DAFTAR PUSTAKA.....		51
REFLEKSI DIRI.....		53
LAMPIRAN.....		1

DAFTAR TABEL

Tabel 3.1 Rekapitulasi Periode Januari - Juni tahun 2014	31
Tabel 3.2 Rekapitulasi Periode Juli - Desember 2014	31
Tabel 3.3 Rekapitulasi Periode Januari - Juni tahun 2015	32
Tabel 3.4 Rekapitulasi Periode Juli - Desember 2015	32
Tabel 3.5 Rekapitulasi Periode Januari - Juni tahun 2016	33
Tabel 3.6 Rekapitulasi Periode Juli - Desember 2016	33
Tabel 3.7 Rekapitulasi Periode Januari - Juni tahun 2017	34
Tabel 3.8 Rekapitulasi Periode Juli - Desember 2017	34
Tabel 3.9 Rekapitulasi Periode Januari - Juni tahun 2018	35
Tabel 3.10 Rekapitulasi Periode Juli - Desember 2018	35
Tabel 3.11 Rekapitulasi Periode Januari - Juni tahun 2019	36
Tabel 3.12 Rekapitulasi Periode Juli - Desember 2019	36
Tabel 3.13 Rekapitulasi Periode Januari - Juni 2020	37
Tabel 3.14 Rekapitulasi Periode Juli - Desember 2020	37
Tabel 3.15 Rekapitulasi Periode Januari - Juni 2021	38
Tabel 3.16 Rekapitulasi Periode Juli - Desember 2021	38
Tabel 3.17 Rekapitulasi Periode Januari – Juni 2022	39
Tabel 3.18 Jumlah Kargo Januari 2014 - Desember 2019	40
Tabel 3.19 Perhitungan Metode <i>Regresi Linear</i>	41
Tabel 3.20 Hasil Perhitungan Rata-rata	43
Tabel 3.21 Jumlah Kargo Terbanyak dan Tersedikit dalam Satu Periode	43
Tabel 3.22 Hasil Perhitungan Selisih	44
Tabel 3.23 Hasil <i>Forecasting</i>	46

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 <i>Flow Chart</i> Kerangka Pemikiran	4
Gambar 1.2 <i>Flow Chart</i> Metodologi Penelitian.....	5
Gambar 3.1 Logo PT JPT Jatidiri Trans	20
Gambar 3.2 Struktur Organisasi PT JPT Jatidiri Trans Semarang.....	21
Gambar 3.3 <i>Input Data</i>	44
Gambar 3.4 Menu <i>Bar Insert</i>	45
Gambar 3.5 Pilih 2-D <i>Line</i>	45
Gambar 3.6 Tampilah <i>Line Chart</i>	45
Gambar 3.7 Grafik Jumlah Kargo Periode Ke $Y(t)$	47

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Dan Tujuan

Indonesia adalah negara kepulauan yang memiliki beberapa pulau besar dan banyak pulau kecil yang tersebar di seluruh kawasan negara Indonesia, dengan keadaan geografis yang seperti ini menyebabkan perbedaan kebutuhan dari satu pulau ke pulau lain untuk memenuhi kebutuhan ini dilakukan pendistribusian kebutuhan. Begitu juga jika dilihat dari negara lain, antara satu negara dengan negara lain memiliki penghasilan dan kebutuhan sendiri-sendiri, untuk pemenuhan ini cara yang paling efektif adalah dengan melakukan ekspor dan impor.

Ekspor dan impor merupakan kegiatan yang mendukung terlaksananya perdagangan antar negara. Ekspor adalah proses pengangkutan barang dari satu negara ke negara lain atau sederhananya melakukan penjualan/pengiriman barang dalam negeri ke luar negeri. Sedangkan Impor adalah proses transportasi komoditas dari luar negeri ke dalam negeri secara legal, umumnya pada proses perdagangan dengan kata lain negara Indonesia membeli suatu komoditas dari negara lain.

Karena semakin tingginya permintaan antara negara maka tingkat ekspor impor juga akan semakin meningkat, proses ekspor dan impor ternyata tidak sesederhana itu, banyak hal yang harus disiapkan. seperti dari truk, moda yang digunakan, *booking shipment*, dokumen-dokumen dan biaya-biaya. Untuk hal ini peranan *freight forwarder* sangat besar untuk membantu kegiatan baik ekspor maupun impor.

Namun beberapa waktu belakangan ini dunia digemparkan dengan adanya kasus virus baru, yang bersumber dari Wuhan, China. Pada mulanya virus ini hanya menyebar di sekitaran kota Wuhan saja. Namun, karena adanya pergerakan manusia dari tempat satu ketempat lain yang mana mereka tidak menyadari bahwa mereka terjangkit virus ini, membuat penyebaran virus semakin meluas hingga ke negara luar.

Diketahui dari pengumuman langsung oleh presiden Joko Widodo di Istana Kepresidenan bahwa kasus pertama Indonesia terjadi di wilayah Depok yang menimpa 2 warga di sana. Keduanya diduga tertular virus Corona karena kontak dengan warga negara Jepang yang datang ke Indonesia. Warga Jepang itu terdeteksi Corona setelah meninggalkan Indonesia dan tiba di Malaysia (Ihsanuddin, 2020).

Kasus positif virus ini semakin meningkat tiap harinya hingga banyak rumah sakit yang kekurangan kamar untuk isolasi pasien Covid-19. Pergerakan perekonomian sempat mengalami penurunan yang drastis, banyak kebutuhan medis maupun kebutuhan pokok yang kehabisan stok, karena masyarakat banyak yang melakukan penimbunan stok bahan pokok dan masker medis. Bukan untuk keuntungan dalam materi, penimbunan ini mereka lakukan karena adanya larangan dari pemerintah untuk beraktivitas di luar rumah dan juga ini karena stigma efek terjangkit virus yang sangat menakutkan, karena dua hal itu lah banyak masyarakat yang melakukan *panic buying*. Fenomena penimbunan ini juga terjadi di negara lain (Ashari, 2021).

Karena penyebaran virus yang sangat cepat dan menyebar di berbagai negara banyak kegiatan yang melibatkan tenaga manusia terhenti, seperti kegiatan ekspor dan impor. Kegiatan di pergudangan maupun di Pelabuhan juga terhenti, akibatnya kegiatan bongkar muat barang juga ikut terhenti. Jika dilihat pada kegiatan transportasi ini juga sangat mengalami penurunan. Terganggunya kegiatan ekspor impor tentu juga mempengaruhi pelaku *exim* untuk menggunakan jasa *freight forwarder*. Namun dengan usaha dari berbagai pihak untuk menekan angka kasus positif Covid-19, perekonomian mulai kembali bangkit, hal itu juga yang terjadi pada pelaku usaha jasa *freight forwarder*.

PT JPT Jatidiri Trans merupakan perusahaan jasa *Freight Forwarder*. Perusahaan ini memulai bisnis di pengurusan jasa transportasi ekspor konsolidasi dari Jakarta ke Asia, Eropa dan Amerika Utara. Kemudian, mulai menangani kargo impor (FCL dan LCL) dari Amerika Serikat, Eropa dan Asia ke Jakarta. Pada tahun 1998 dengan dukungan yang cukup dari importir / pembeli di Jakarta memulai untuk melakukan konsolidasi impor dari Taiwan dan Hongkong ke Jakarta, ikut juga merasakan dampak dari pandemi tersebut.

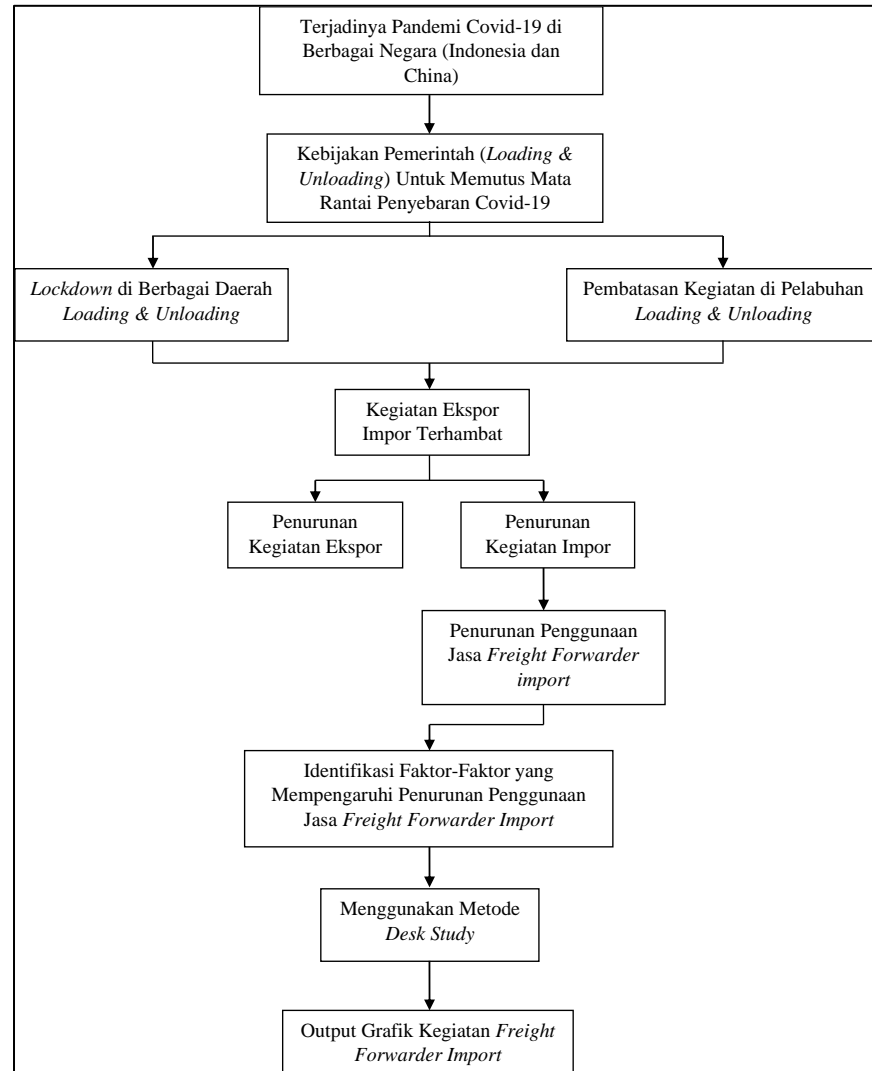
Untuk mengetahui jumlah pengguna jasa *freight forwarder* pada saat pandemi, maka penulis ingin meneliti mengenai **“Pengaruh Pandemi Covid-19 Terhadap Penurunan Kegiatan *Freight Forwarder Import* Pada PT JPT Jatidiri Trans Semarang (Periode Januari 2014 - Desember 2019)”**.

Penelitian ini dilakukan dengan cara menghitung *Forecasting* total kargo impor 3 periode kedepan (Periode Juli 2022 – Desember 2023) dengan tujuan mengetahui periode yang mengalami kenaikan dan penurunan total kargo impor dari hasil *forecasting*, serta menghitung penurunan terbesar selama masa Pandemi Covid-19 berdasarkan hasil perhitungan selisih. Kemudian membuat grafik *forecasting* dan menganalisis grafik yang menunjukkan penurunan total kargo impor. Selanjutnya menganalisis apakah Pandemi Covid-19 mempengaruhi penurunan kegiatan *freight forwarder import*.

1.2 Kerangka Pemikiran

Kerangka pemikiran merupakan gambaran yang digunakan penulis untuk memudahkan dalam mengidentifikasi dan menyelesaikan permasalahan. Laporan kerja praktik yang penulis buat dalam hal ini membahas mengenai pengaruh Pandemi Covid-19 terhadap penurunan *freight forwarder*.

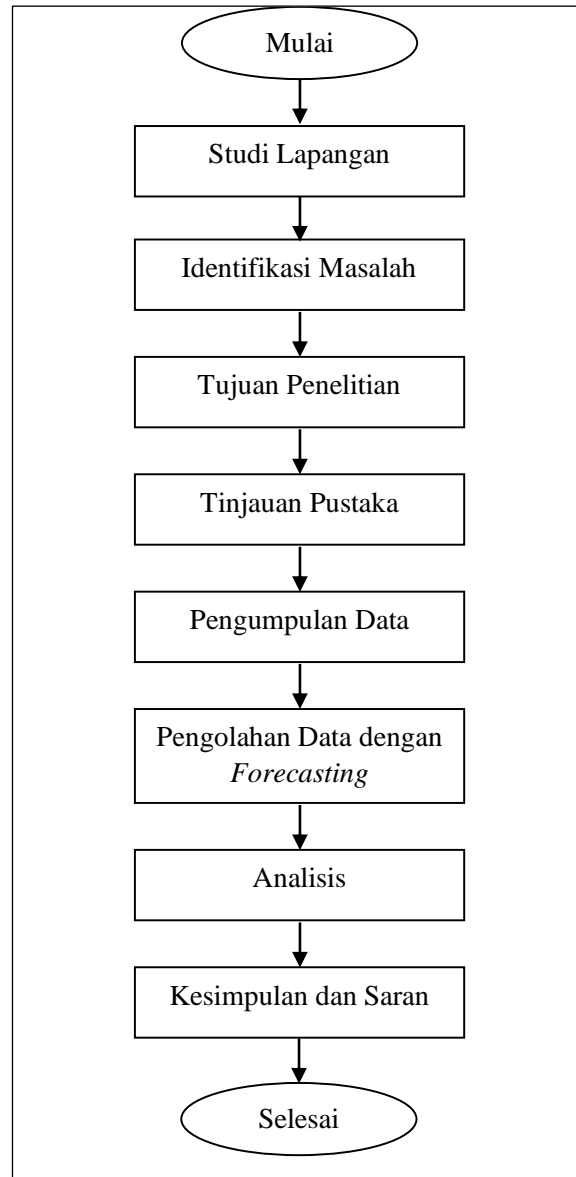
Hasil dari laporan kerja praktik ini yang berkaitan dengan fluktuasi penggunaan jasa *freight forwarder* yang dimaksudkan untuk mengetahui dan mengidentifikasi penyebab yang mempengaruhi fluktuasi pengguna jasa tersebut terkait dengan Pandemi Covid-19 serta terkait beberapa faktor lainnya. Berikut ini *flowchart* kerangka pemikiran:



Gambar 1.1 *FlowChart* Kerangka Pemikiran

1.3 Metodologi Penelitian

Langkah-langkah umum yang dilakukan dalam penelitian ini ditunjukkan dalam suatu *flowchart* pada gambar berikut :



Gambar 1.2 *Flowchart* Metodologi Penelitian

Pembahasan *Flowchart* Metodologi Penelitian

Berikut ini merupakan pembahasan bagan alur diatas :

1. Mulai

Menentukan permasalahan yang akan dijadikan bahan penelitian yang sesuai.

2. Studi Lapangan

Penulis melakukan Studi lapangan pada PT JPT Jatidiri Trans Semarang selama dua bulan.

3. Identifikasi Masalah

Identifikasi masalah dilakukan untuk merumuskan atau menentukan masalah apa yang akan dibahas dalam penelitian.

4. Tujuan Penelitian

Tujuan Penelitian harus mencerminkan hal-hal yang akan diuraikan dibagian latar belakang.

5. Tinjauan Pustaka

Tinjauan pustaka merupakan landasan teori yang digunakan untuk menunjang keberhasilan penelitian, diperlukan pencarian informasi-informasi yang terkait dengan topik penelitian yang dilakukan. Sumber-sumber studi literatur diperoleh melalui buku, jurnal, media cetak, dan media elektronik.

6. Pengumpulan Data

Pada pengumpulan data ini penulis melakukan Kerja Praktik yang dilakukan secara langsung dibagian Departemen *Freight Forwarder Import, Export* dan PPJK PT. JPT Jatidiri Trans Semarang selama dua bulan dimulai pada tanggal 04 Juni 2022 sampai 04 September 2022. Penyusun membutuhkan data yang didapat dari perusahaan kerja praktik terkait yaitu:

Data Sekunder: Jumlah kargo impor periode Januari 2014 - Desember 2019.

7. Pengolahan Data

Pengolahan data dilakukan menggunakan metode perhitungan *Forecasting* dan menggunakan metode selisih.

8. Analisis

Analisis data diperoleh dari hasil pengolahan data yang dilakukan untuk mempertegas permasalahan yang ada berdasarkan tujuan penelitian berdasarkan teori atau metode yang digunakan dalam penelitian.

9. Kesimpulan dan Saran

Kesimpulan yaitu menyimpulkan hasil dari analisis data. Saran diperoleh dari hasil pengamatan dan analisis yang ditujukan kepada perusahaan yang menjadi subyek penelitian dan berisi tentang perlunya perbaikan organisasi

tempat kerja praktik terhadap peserta kerja praktik dan terhadap staf/karyawan secara keseluruhan serta perbaikan oleh program studi yang dirasakan sebagai kelemahan yang berkontribusi pada keterbatasan mahasiswa saat kerja praktik.

10. Selesai

1.4 Sistematika Laporan Kerja Praktik

Adapun sistematika dalam penyusunan laporan kerja praktik adalah sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Pada bab ini tersusun mengenai bagian utama dari sebuah pengantar laporan sebelum memasuki inti permasalahan, bab ini berisi latar belakang dan tujuan, kerangka pemikiran dan sistematika laporan kerja praktik.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Dalam bab ini berisi kajian teori yang akan dibahas sesuai dengan Latar belakang, tujuan, serta kerangka pemikiran.

BAB III PENGUMPULAN DATA & PEMBAHASAN

Bab ini menjelaskan mengenai penjabaran dari profil perusahaan tempat kerja praktik terkait visi dan misi, struktur dan informasi lainnya, menguraikan seluruh aktivitas yang dilakukan selama kerja praktik berlangsung, mengumpulkan data yang akan dibutuhkan, menguraikan masalah yang diangkat menjadi topik pembahasan serta menganalisis data.

BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN

Bab ini berisi mengenai tentang kesimpulan yang diperoleh dari keseluruhan apa yang terdapat dalam hasil analisis, sedangkan saran mengarah kepada perbaikan, perluasan, pengembangan, dan pendalaman baik dari organisasi tempat kerja praktik maupun program studi.

REFLEKSI DIRI

Bab ini berisi penjabaran tentang hal-hal positif yang diterima selama perkuliahan dan bermanfaat terhadap pekerjaan selama Kerja Praktik, memberikan manfaat Kerja Praktik terhadap pengembangan dan kekurangan *soft-skills* yang dimiliki, mengidentifikasi kunci sukses dalam bekerja berdasarkan pengalamannya di

tempat Kerja Praktik.

DAFTAR PUSTAKA

Pada bagian ini berisi tentang sumber-sumber referensi yang digunakan dalam penelitian mengenai analisis.

LAMPIRAN

Lampiran merupakan lembar tambahan yang dibutuhkan dalam penyusunan laporan kerja praktik ini.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Freight Forwarder

Forwarder merupakan suatu badan hukum yang melaksanakan perintah pengiriman barang (kargo/muatan) dari satu atau lebih pemilik barang, yang dikumpulkan dari satu tempat atau beberapa tempat, sampai ke tempat tujuan akhir yaitu penerima barang dengan melalui sistem pengaturan lalu lintas barang dan dokumen, dengan menggunakan satu atau beberapa moda transportasi tanpa harus memiliki sarana angkutan sendiri (Dedola Global Logistics, 2022).

Dalam hal ini dapat dibilang bahwa *forwarder* hanya bekerja atas “perintah” dari *customer* yang menginginkan agar barangnya dikirim ke tempat lain. Untuk menggerakkan barang muatan ke tempat lain *forwarder* tidak harus memiliki sarana angkut sendiri. serta *Forwarder* dapat berperan sebagai perantara antara *shipper*, *carier* dan *consignee*. *Forwarder* berperan sebagai konsultan bagi para eksportir maupun importir, *forwarder* dapat memberi *advice* terhadap aspek-aspek yang penting dalam satu rangkaian kegiatan pengiriman barang. Seperti, tata cara pengepakan barang, peraturan-peraturan di negara yang dituju maupun negara asal, rute jalan angkutan yang lebih efektif dan efisien, serta dokumen-dokumen yang dibutuhkan (PT JPT Jatidiri Trans, 2022).

Menurut Keputusan Menteri Perhubungan No. 10 Tahun 1988 Jasa pengurusan transportasi *Freight Forwarding* adalah usaha yang ditujukan untuk mewakili kepentingan pemilik barang untuk mengurus semua kegiatan yang diperlukan bagi terlaksananya pengiriman dan penerimaan barang melalui transportasi darat, laut atau udara. Dalam hal ini *forwarder* dapat bertindak sebagai pemilik barang, dalam artian semua kepentingan yang terkait dengan pengiriman barang tersebut di *handle* oleh *forwarder*, mulai dari dokumen-dokumen, pengurusan ke pihak pelayaran dan bea cukai, *booking shipping line*, peminjaman peti kemas dan lain-lain. Maka apabila *customer* meminta hal seperti ini, *customer* hanya menunggu laporan dan sekedar memantau jalannya kegiatan.

International Maritim Dictionary memberikan pengertian *freight forwarding* sebagai berikut:

- Seseorang atau perusahaan yang melakukan pekerjaan atas nama kapal atau eksportir dan memberikan perincian secara mendetail tentang pengiriman barang tersebut
- Pengapalan, asuransi dan pengurusan dokumen-dokumen barang tersebut
- Pengiriman barang dari pelabuhan ke daerah yang dituju
- Pelayanan jasa termasuk pajak bea cukai
- Men-*carter* tempat untuk barang tersebut, mempersiapkan LC
- Membuat *invoice* dan seluruh surat surat yang berkaitan dengan barang yang akan dikirim.

2.2 Import

Menurut Undang-Undang Republik Indonesia, impor adalah kegiatan memasukkan barang ke dalam daerah pabean. Secara harfiah, impor dapat diartikan sebagai kegiatan memasukkan barang dari luar negeri ke dalam wilayah pabean negara (Susilo, 2008).

Menurut Maralop Tandjung (2011), impor merupakan salah satu kegiatan perdagangan dengan cara memasukkan barang dari luar negeri ke dalam daerah pabean Indonesia sesuai dengan ketentuan peraturan dan perundang-undangan yang berlaku. Menurut alfred Hutauruk (Amir MS, 2013:139), Impor adalah membawa barang dari luar Indonesia dan dalam kapal ke darat atau dari dalam kapal terbang, kecuali perbuatan itu berhubungan dengan pengangkutan lanjutan atau impor adalah memasukan barang-barang dari luar negeri sesuai dengan peraturan pemerintah ke dalam peredaran dalam masyarakat yang dibayar dengan valas.

Adapun impor ini bertujuan menjadi salah satu upaya untuk memenuhi keperluan atau juga kebutuhan dalam negeri, yang mana kebutuhan dalam negeri pastilah dalam jumlah besar dan tiap tahun akan selalu bertambah. Kegiatan impor juga merupakan sebuah kerjasama dan menjalin komunikasi antar negara dalam bidang perekonomian.

2.3 Freight Forwarder Import

Pengiriman barang secara internasional melibatkan banyak aspek kegiatan

yang rumit dan panjang seiring dengan meningkatnya volume bisnis. *Forwarder* membantu mengatur penyimpanan dan mengkhususkan diri dalam mengatur pengangkutan barang atas nama *shipper*.

Dalam hal mengimpor barang *forwarder* akan terima *booking shipment* dari partner agen luar negeri, informasi *planning shipment* dari *consignee* didestinasikan mengenai *shipment* laut (FCL/LCL) maupun udara. Lalu konfirmasi ke agen POL mengenai *shipment* dan *incoterm shipment*-nya, termasuk konfirmasi jadwal vessel (ETC, ETD, dan ETA). Selanjutnya *forwarder* menerima *Bill of Lading* (B/L) untuk di-*recheck* datanya oleh *consignee*. Saat kapal kita *forwarder* memiliki kewajiban untuk mengirim *Notice of Arrival* (NOA), yang mana setelah ini *forwarder* akan submit data (manifest) ke pihak bea cukai. Jika kargo sudah sampai, *forwarder* menginformasikan BC 1.1 kepada *consignee* sebagai bahan pembuatan BC 2.3 untuk Kawasan berikat atau PIB untuk Kawasan bebas. Kemudian pengambilan DO ke pihak pelayaran, ini untuk bukti dasar EMKL/*Consignee* mengeluarkan kargo dari Gudang TPKS/CY. Selanjutnya DO diserahkan ke *consignee* (PT JPT Jatidiri Trans, 2022).

Khusus untuk LCL *shipment*, *forwarder* akan melakukan kegiatan *stripping*, yaitu pengeluaran kargo dari dalam kontainer untuk dipindahkan ke Gudang CFS (perubahan status dari FCL ke LCL) atau biasa disebut pecah pos.

2.3.1 Full Container Load

Full Container Load (FCL) merupakan salah satu jenis pengiriman barang menggunakan kontainer, pemuatan barang ke dalam kontainer dengan FCL ini adalah dalam satu kontainer hanya atas satu nama *consignee*, atau seluruh kargo yang ada didalam kontainer itu hanya milik satu nama saja.

Jika pengiriman dilakukan secara FCL maka kontainer dapat tiba beberapa hari lebih cepat daripada pengiriman LCL, ini dikarenakan saat kontainer tiba dipelabuhan dan sudah diturunkan ke CY, bisa langsung dikirimkan ke *consignee* dan tidak melalui proses *stripping*. Pengiriman menggunakan FCL sangat tidak disarankan untuk pengiriman dalam jumlah kecil ini juga berkaitan dengan biaya yang harus dikeluarkan.

Shipper akan rugi apabila mengirim barang FCL namun barangnya sedikit.

2.3.2 Less Container Load

Less Container Load (LCL) merupakan jenis pengiriman barang yang menggunakan kontainer dengan menggabungkan beberapa beberapa pengiriman ke dalam satu kontainer. Berbeda dengan FCL, barang-barang yang dimuat kedalam kontainer LCL ini dimiliki oleh beberapa *consignee* yang dikirim ke negara tujuan yang sama. Dalam segi biaya juga perusahaan/*consignee* yang mengimpor barang hanya akan membayar ruang yang barang mereka gunakan di dalam kontainer.

2.4 Pelabuhan *Loading* dan *Unloading*

Undang-undang Republik Indonesia No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Bab 1 Pasal 1 yang dimaksud dengan Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang Pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan inter-dan antar moda transportasi.

Pelabuhan merupakan salah satu simpul transportasi, khususnya transportasi laut. Terdiri dari daerah perairan dan daratan dengan batas-batas tertentu, yang melayani kegiatan-kegiatan perkapalan dan bongkar muat kapal. Pelabuhan *loading* merupakan Pelabuhan yang menjadi tempat untuk kegiatan muat barang/kargo ke dalam kapal atau muat kedalam kontainer. Sedangkan Pelabuhan *unloading* merupakan Pelabuhan yang menjadi tempat bongkar barang/kargo dari kontainer atau Pelabuhan yang menjadi tempat ontainer diturunkan dari kapal untuk dikirimkan ke *consignee*.

2.5 Pandemi Covid-19

Covid-19 atau 2019-nCoV pertama kali terdeteksi pada akhir 2019 di China. Pimpinan teknis Covid-19 WHO, Maria Van Kerkhove menyatakan belum

ada kepastian mengenai asal usul Covid-19, namun telah teridentifikasi spesies hewan di pasar Wuhan, China yang rentan terinfeksi virus corona dengan Pasar Wuhan memainkan peran penting dari awal pandemi, walau bagaimanapun masih ada banyak ketidakpastian (Kerkhove, 2022).

Pertama sekali virus ini diketahui adanya oleh seorang dokter di kota Wuhan bernama Li Wenliang (34), melalui pesan grup *WeChat* alumni sekolah kedokterannya Dokter Li memberikan informasi tentang tujuh pasien yang didiagnosis menderita suatu penyakit mirip SARS dan sedang dikarantina di rumah sakit. Kemudian suatu pemberitahuan darurat dikeluarkan oleh Komisi Kesehatan Kota Wuhan, tentang pemberitahuan kepada institusi medis kota jika ada beberapa pasien dari Pasar Grosir Makanan Laut Huanan mengalami *pneumonia* yang tidak diketahui.

Badan Kesehatan Dunia (WHO) menyatakan adanya kemungkinan yang menjadi sumber utama virus ini adalah hewan, dengan beberapa penularan secara terbatas antara manusia bisa terjadi dengan kontak dekat. Keterlambatan penanganan karena pembatasan informasi, membuat penyebaran virus menjadi semakin banyak dan mulai menyebar ke berbagai negara.

Pada tanggal 11 Maret 2020 WHO secara resmi menetapkan Covid-19 sebagai Pandemi Global, penetapan ini dikeluarkan Ketika virus telah menyebar di 118 negara dan menginfeksi lebih dari 121.000 orang di Asia, Eropa, Timur Tengah dan Amerika (World Health Organization, 2020).

Pandemi merupakan wabah penyakit yang terjadi pada skala yang luas atau menyebar secara global. Pandemi tidak ada hubungan dengan tingkat keparahan penyakit, jumlah korban atau yang terinfeksi, namun pada penyebaran geografisnya. *Center for Disease Control and Prevention* (CDC), pandemi mengacu pada epidemi yang telah menyebar di beberapa negara atau benua, biasanya mempengaruhi sejumlah besar orang. Terakhir kali terjadinya pandemi adalah flu babi (H1N1) pada tahun 2009 yang penyebarannya mencakup lebih dari 206 negara dan menewaskan ratusan ribu orang. Dapat dikatakan pandemi apabila itu disebabkan oleh virus varian baru, dapat menginfeksi banyak orang dengan mudah dan cepat, serta bisa menyebar antar manusia secara efisien.

Kata pandemi dianggap dapat menyebabkan ketakutan dan kepanikan yang berlebih di masyarakat, karena itu pada mulanya WHO menghindari penggunaan kata “Pandemi”, pada awal Januari 2020 WHO mendeklarasikan wabah Covid-19 sebagai darurat Kesehatan masyarakat yang menjadi perhatian internasional. Namun, seiring waktu kasus positif virus semakin bertambah dan hampir seluruh negara di dunia terjangkit virus ini, maka WHO menetapkan bahwa Covid-19 naik status menjadi Pandemi Covid-19.

2.6 Kebijakan Pemerintah (*Loading & Unloading*) Untuk Memutus Mata Rantai Penyebaran Covid-19

Pada kegiatan impor negara *loading* memegang peranan yang sangat besar karena kontainer akan dimuat ke atas kapal untuk menuju ke tujuan, negara *unloading* juga memiliki peranan yang tidak kalah besar, karena kapal kontainer yang telah sampai di Pelabuhan hingga kapal sandar serta proses penurunan kontainer dari atas kapal ke *Container Yard* (CY) akan dilakukan di Pelabuhan *Unloading*.

Dalam keadaan pandemi Covid-19 pemerintah negara *loading* (China) dan negara *unloading* (Indonesia) memberlakukan peraturan dan kebijakan baru terkait dengan keadaan pandemi ini. Diketahui sebelumnya bahwa WHO menyatakan Covid-19 dapat menyebar secara aktif melalui kontak fisik atau kontak dekat dengan pasien positif, karena itulah penyebaran virus sangat cepat, untuk memutus mata rantai tersebut pemerintah China dan Indonesia sama-sama menetapkan kebijakan seperti *Lockdown* dan pembatasan kegiatan, salah satunya adalah pembatasan kegiatan di Pelabuhan.

2.6.1 *Lockdown* Di Daerah *Loading*

Lockdown dapat didefinisikan sebagai protokol darurat yang ditetapkan oleh pihak berwenang atau pemerintah daerah maupun Presiden dari negara langsung untuk mencegah orang-orang meninggalkan area tertentu, ini berarti orang-orang di daerah tersebut harus tetap di tempat mereka berada dan tidak boleh keluar, juga sebaliknya orang-orang diluar daerah itu tidak diperbolehkan untuk memasuki wilayah daerah tersebut

selama masa *lockdown* (Ians, 2020).

Menurut Undang-undang Republik Indonesia Nomor 6 Tahun 2018 Bab 1 Pasal 1 ayat 6 Tentang Keekarantinaan Kesehatan, Karantina adalah pembatasan kegiatan dan/atau pemisahan seseorang yang terpapar penyakit menular sebagaimana ditetapkan dalam peraturan perundang-undangan meskipun belum menunjukkan gejala apapun atau sedang berda dalam masa inkubasi, dan/atau pemisahan peti kemas, alat angkut, atau barang apapun yang diduga terkontaminasi dari orang dan/atau barang yang mengandung penyebab penyakit atau sumber bahan kontaminasi lain untuk mencegah kemungkinan penyebarang ke orang dan/atau barang di sekitarnya.

Menurut Menko Polhukam Mahfud Md, Karantina kewilayahan sama dengan *lockdown*. Karantina wilayah juga diatur dalam UU RI No.6 Tahun 2018 Bab 1 ayat 10 Tentang Karantina Kesehatan, Karantina Wilayah adalah pembatasan penduduk dalam suatu wilayah termasuk wilayah pintu masuk beserta isinya yang diduga terinfeksi penyakit dan/atau terkontaminasi sedemikian rupa untuk mencegah kemungkinan penyebaran penyakit atau kontaminasi (Yunita, 2020).

Wuhan, China menjadi kota pertama yang diberlakukannya kebijakan untuk *lockdown*, ini dikarenakan tingginya lonjakan kasus positif Covid-19 pada saat itu (2020) juga untuk mencegah penyebaran virus ke kota lain. Karantina wilayah dan rumah juga diberlakukan oleh pemerintah setempat agar wilayah yang sudah terinfeksi virus tidak dimasuki oleh orang luar wilayah guna mencegah terjadinya penularan virus bagi orang luar wilayah. Namun dikarenakan penyebaran virus yang sangat cepat wilayah lainnya juga terinfeksi virus ini. *Lockdown* juga beranjak ke Shanghai, Guangzhou, Tianjing, dan wilayah lainnya yang satu persatu diberlakukan kebijakan *lockdown* wilayah juga.

2.6.2 PSBB Di Daerah Unloading

Penyebaran virus juga sampai ke Indonesia, namun dalam pengupiaan memutus rantai penyebaran virus Presiden Indonesia

menampik untuk melakukan kebijakan *Lockdown* yang mengharuskan menutup akses masuk atau pun keluar suatu daerah, ini dilakukan atas beberapa pertimbangan termasuk karakteristik negara dengan pulau-pulau yang tersebar, jumlah penduduk, serta demografi yang begitu besar, termasuk juga pertimbangan pemenuhan kebutuhan ekonomi masyarakat. Presiden Jokowi menilai bahwa PSBB merupakan pilihan yang paling rasional untuk Indonesia dari banyak opsi kebijakan penanganan Covid-19 dari WHO. Untuk itu dipilih Opsi Pembatasan Sosial berskala besar (PSBB) (Rr Leany Sulistyawati, 2020).

PSBB yang diberlakukan pertama sekali adalah pada DKI Jakarta, ini dinyatakan secara langsung oleh Pak Anies Baswedan, bahwa Provinsi DKI Jakarta menjadi Kota yang pertama menerapkan Pembatasan Sosial berskala besar (PSBB) (Hidayat, 2020).

Namun, untuk Kota Semarang sendiri tidak memberlakukan kebijakan PSBB, melainkan Kebijakan Pembatasan Kegiatan Masyarakat (PKM). Keputusan ini diatur dalam peraturan wali kota no. 28 tahun 2020 tentang pedoman pelaksanaan pembatasan kegiatan masyarakat (PKM) dalam rangka percepatan penanganan Covid-19 di Kota Semarang. Pemberlakuan kebijakan ini pertama sekali diterapkan pada Bulan April 2020 dan berlangsung selama 28 hari (Farasonalia, 2020).

2.7 Pembatasan Kegiatan Di Pelabuhan *Loading & Unloading*

Pengaruh pandemi juga berdampak pada aktivitas di Pelabuhan, pada Pelabuhan *loading* (China) dan Pelabuhan *Unloading* (Indonesia) harus terjeda ataupun mengurangi intensitas aktivitas di pelabuhan, termasuk bongkar muat kontainer dari dan ke atas kapal.

Kegiatan di Pelabuhan China mengalami pembekuan untuk waktu tertentu selama masa *lockdown* dilaksanakan, akibatnya banyak kontainer menumpuk di CY yang menunggu untuk dimuat ke kapal, di beberapa pelabuhan seperti Pelabuhan Shanghai. Sementara di negara *unloading*, Kegiatan di Pelabuhan Tanjung Emas otomatis juga ikut menjadi salah satu sasaran target pemberlakuan kebijakan PKM ini, hal ini dikarenakan aktivitas di Pelabuhan melibatkan banyak

orang serta untuk meminimalisir penyebaran virus di Pelabuhan. Akibatnya banyak kegiatan kepelabuhanan yang tertunda dan mengalami antrian yang panjang (Suwiknyo, 2020).

2.8 Metode Desk Study

Metode *Desk Study* adalah salah satu metode pengumpulan data, dengan cara pengumpulan data dan informasi dari dokumen-dokumen internal/eksternal perusahaan, peraturan perundang-undangan, laporan, data statistik, studi Pustaka, berita online dan sebagainya. Data yang didapatkan dari metode *desk study* ini berupa data sekunder. Metode penelitian ini juga merupakan metode yang melibatkan penggunaan data yang ada dan dikumpulkan serta diringkas untuk meningkatkan efisiensi dan efektivitas keseluruhan penelitian (LP2M Universitas Medan Area, 2021).

Adapun data yang penulis dapatkan dari metode ini adalah data dari rekapaa internal PT. JPT Jatidiri Trans Semarang, yaitu rekapitulasi total kargo impor PT JPT Jatidiri Trans Semarang periode Januari 2019 sampai Juni 2022. Metode ini juga difokuskan untuk mencari pengaruh Pandemi Covid-19 terhadap penurunan impor pada perusahaan, berita-berita terkait dengan pembatasan kegiatan, lonjakan kasus virus dan referensi lainnya yang dibutuhkan dalam penelitian.

2.9 Forecasting

Menurut Jay Heizer dan Barry Render (2009:162), peramalan (*forecasting*) adalah seni dan ilmu untuk memperkirakan kejadian di masa depan. Peramalan dapat dilakukan dengan melibatkan data historis dan memproyeksikan ke masa mendatang dengan menggunakan suatu bentuk model matematis. Ishak (2010:104) memberikan pendapat lain mengenai arti dari peramalan yaitu pemikiran terhadap suatu besaran, misalnya permintaan terhadap satu atau beberapa produk pada periode yang akan datang. Menurut Nasution (2002:25) peramalan adalah memperkirakan beberapa kebutuhan dimasa datang yang meliputi kebutuhan dalam ukuran kuantitas (jumlah), kualitas (mutu), waktu dan lokasi yang dibutuhkan dalam rangka memenuhi permintaan barang atau jasa.

Sedangkan Gaspersz (2005:72) mendefinisikan peramalan merupakan suatu dugaan terhadap permintaan yang akan datang berdasarkan pada beberapa variable peramal, sering berdasarkan data deret waktu historis.

2.9.1 *Tren Regresi Linear*

Regresi linear sederhana menurut Sugiyono (2011) adalah regresi linier yang didasarkan pada hubungan fungsional ataupun kausal satu *variable independent* dengan satu *variabel dependen*. Regresi linier ini salah satu metode statistik yang mana dipergunakan dalam produksi untuk melakukan peramalan atau prediksi mengenai karakteristik kuantitas maupun kualitas. Adapun persamaan yang digunakan dalam menentukan regresi linier adalah sebagai berikut:

$$Y_t = a + bt$$

Dengan:

$$a = \frac{\sum(Y_{(t)}) - b \times \sum(t)}{n}$$

$$b = \frac{n \times \sum(tY_{(t)}) - \sum(Y_{(t)}) \times \sum(t)}{n \times \sum(t^2) - \sum(t)^2}$$

$t = \text{periode ke ...}$

Keterangan:

a = konstanta yang menunjukkan besarnya nilai y apabila $t = 0$

b = besaran perubahan nilai Y

n = banyak periode yang diketahui

$Y_{(t)}$ = Jumlah kargo periode ke (dokumen)

BAB III

PENGUMPULAN DATA & PEMBAHASAN

3.1 Profil Perusahaan

3.1.1 Sejarah PT JPT Jatidiri Trans Semarang

PT JPT Jatidiri Trans didirikan pada 25 Januari 1989 oleh beberapa orang yang telah memiliki pengetahuan dan keahlian dalam pengiriman barang industri *forwarding*. PT JPT Jatidiri Trans Semarang memperoleh izin menjadi *freight forwarding* pada 3 Mei 1989. Nomor AL.003 / 14/8 / W.DKI.JKT-89.

Perusahaan tersebut memulai bisnis di pengurusan jasa transportasi ekspor konsolidasi dari Jakarta ke Asia, Eropa dan Amerika Utara. Kemudian, mulai menangani kargo impor (FCL dan LCL) dari Amerika Serikat, Eropa dan Asia ke Jakarta. Pada tahun 1998 dengan dukungan yang cukup dari importir / pembeli di Jakarta, PT JPT Jatidiri Trans memulai untuk melakukan konsolidasi impor dari Taiwan dan Hongkong ke Jakarta. Sejalan dengan adanya peningkatan permintaan dari importir / pembeli di Jakarta untuk cakupan pelabuhan lebih, PT JPT Jatidiri Trans memperluas konsolidasi impor dari Busan, Shanghai, Osaka, Tokyo, Kobe, Yokohama, Singapura, Bangkok, New Delhi, Mumbai, Ho Chi Minh City dan Manila untuk Jakarta, Semarang dan Surabaya.

PT JPT Jatidiri Trans telah berada di bisnis *freight forwarding* selama lebih dari 20 tahun. Melalui pengalaman panjang kami, kami telah memperoleh penguasaan keunggulan operasional. Dilengkapi dengan keunggulan operasional ini sebagai keunggulan kompetitif dapat memberikan nilai tinggi layanan *freight forwarding* kepada pelanggan.

3.1.2 Visi dan Misi PT JPT Jatidiri Trans Semarang

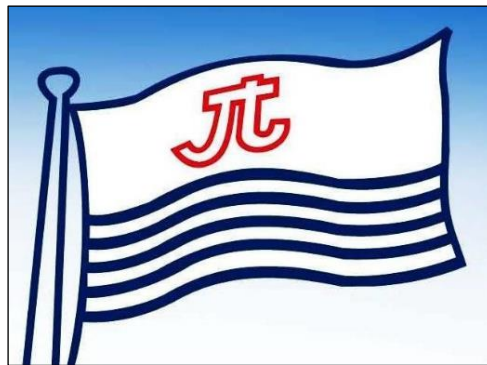
Adapun visi dan misi yang dimiliki PT JPT Jatidiri Trans adalah sebagai berikut:

Visi :

Untuk diintegrasikan *freight forwarder (Sea, Land, Air)* dengan kantor cabang di pelabuhan besar di Indonesia yang menyediakan kualitas tertinggi *freight forwarding* untuk kepuasan pelanggan.

Misi :

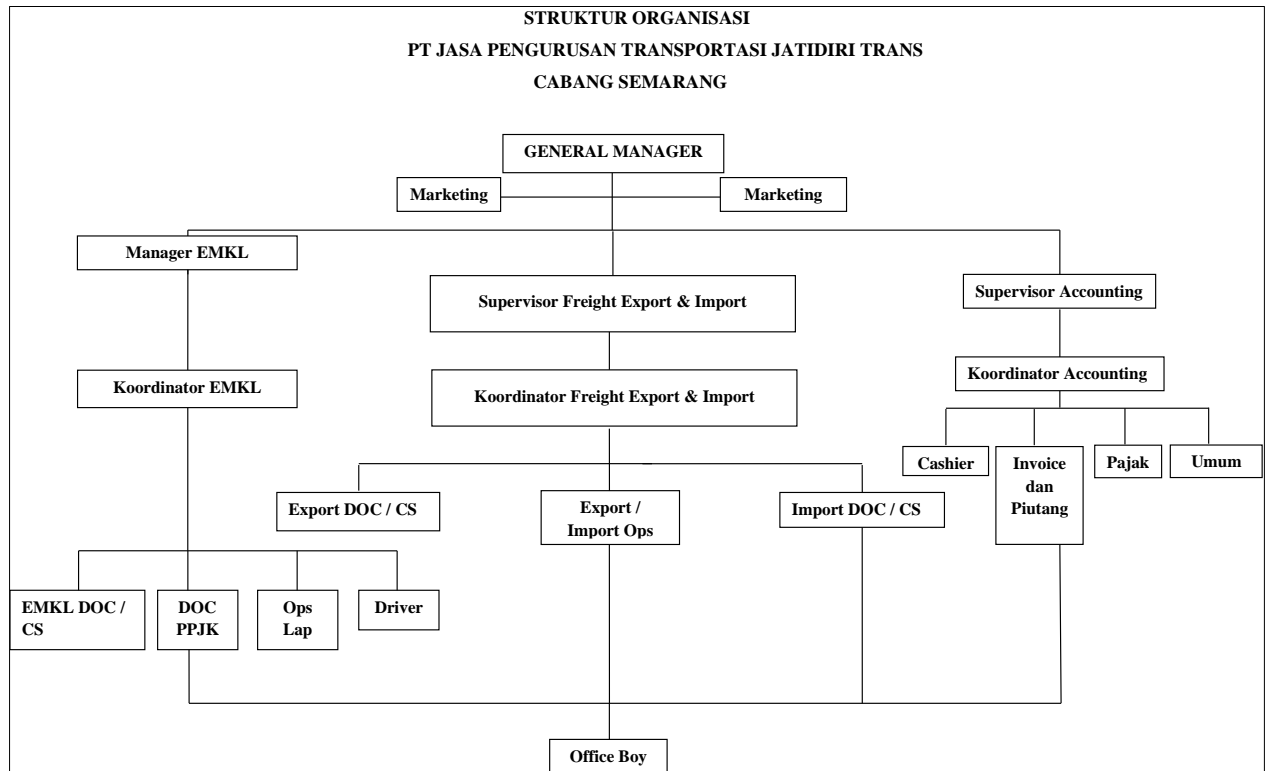
- Untuk membantu pelanggan mengurangi biaya logistik mereka
- Dengan memberikan tercepat kargo utuh
- Dengan harga termurah
- Dengan layanan pelanggan yang ramah untuk kepuasan pelanggan



Gambar 3.1 Logo PT JPT Jatidiri Trans

3.1.3 Struktur Organisasi PT JPT Jatidiri Trans Semarang

PT JPT Jatidiri Trans Semarang memiliki sistem stuktur organisasi bentuk lini, yaitu suatu bentuk organisasi yang di dalamnya terdapat garis wewenang yang menghubungkan langsung secara *vertikal* antara atasan dan bawahan.



Gambar 3.2 Struktur Organisasi PT JPT Jatidiri Trans Semarang

3.1.4 *Job Description* PT JPT Jatidiri Trans Semarang

Struktur organisasi PT JPT Jatidiri Trans Semarang terbagi atas divisi-divisi yang menjalankan peran dan dan fungsi kerja masing-masing. Untuk memperjelas struktur organisasi PT JPT Jatidiri Trans Semarang, berikut fungsi dan tugas dari masing-masing jabatan pada kantor PT JPT Jatidiri Trans Semarang sebagai berikut:

1. *General Manager*

General Manager berfungsi memimpin, merencanakan, mengatur, mengkoordinasikan, membina, mengendalikan dan mengevaluasi pelaksanaan tugas PT JPT Jatidiri Trans Semarang yang meliputi Lingkup Bagian Adm & Keuangan, Bagian *Freight Forwarder Import & Export* dan Bagian EMKL / PPJK.

Sedangkan tugas dan kewajiban direktur utama adalah sebagai berikut:

- Memimpin Perusahaan

- Mengawasi ketertiban dan kelancaran jalannya kegiatan perusahaan
- Mendistribusikan dan memberikan petunjuk pelaksanaan tugas kepada bawahan.
- Membantu dan mengendalikan kegiatan bawahan.
- Membina kegiatan bawahan.

2. *Marketing Team*

- Mencari kargo baik ekspor atau impor untuk *Freight Forwarder* atau EMKL / PPJK
- Memonitor kargo masing-masing agar dapat terkendali sesuai *planning*
- Komunikasi dengan agen di luar untuk me-*recheck* dengan *customer* jika ada kargo yang akan berangkat
- Menyarankan, menawarkan dan memberikan servis terbaik sesuai dengan keinginan *customer*

3. **Supervisor EMKL (Ekspedisi Muatan Kapal Laut) Ekpor & Impor**

Sebagai *Supervisor* EMKL bertugas memimpin, merencanakan, mengatur dan mengendalikan pelaksanaan tugas pada lingkup sub. Bagian EMKL yang meliputi *operasional* dan *driver*. Sedangkan tugas dan kewajiban *supervisor* EMKL adalah sebagai berikut:

- Mengatur dan mengawasi jalannya kegiatan EMKL baik ekspor maupun impor di lapangan
- Memberikan masukan dan mengupayakan lancar jalannya kegiatan EMKL/PPJK baik secara administrasi dan lapangan

4. **Koodinator EMKL (Ekspor & Impor)**

Koordinator EMKL bertugas memimpin, merencanakan, mengatur dan mengendalikan pelaksanaan tugas pada lingkup Sub

Bagian yang meliputi bidang Langkah Kegiatan Kesekretariatan/Adm Umum dan Logistik.

- Melakukan pembagian tugas kepada masing masing operasional EMKL
- Melakukan Pengawasan demi berjalannya ketertiban dan kelancaran jalannya kegiatan ekspor maupun impor di lapangan
- Membuat laporan pengeluaran *trucking*
- Melakukan proses EMKL/ PPJK baik ekspor maupun impor
- Membuat Dokumen pertanggung jawaban

5. Operasional, DOC EMKL / CS, DOC PPJK (PIB/PEB), dan Driver EMKL (Ekspor & Impor)

- Mengurus dan membuat segala surat dan administrasi demi lancarnya kegiatan operasional EMKL (*DOC Customer Service*)
- Melayani dan memberikan informasi tentang perkembangan informasi pengeluaran kargo / barang dari pelabuhan ke pabrik *consignee (Import)* , dan perkembangan dari pabrik *shipper* ke pelabuhan muat hingga sampai di atas kaban (*Export*) (*Doc EMKL / Customer Service*)
- Membuat Dokumen PIB / PEB untuk *customer* yang tidak dalam kawasan berikat, dimana *shipper / consignee* ini harus membayar pajak karena tidak mendapat fasilitas khusus (*Doc PPJK*)
- Melakukan proses ekspor maupun impor, dari terima dokumen baik BC 2.3 / PIB/PEB untuk diproses (*Operasional*)
- Membuat Dokumen pertanggung jawaban (*Operasional*)
- Mengantarkan barang ke *Customer* dengan Trailer atau truk kecil (*Driver*)

6. Supervisor Freight Forwarder (Ekspor & Impor)

- Mengatur kegiatan *Consolidation* (Pemecahan Pos untuk di Ekpor/ Impor)
- Melakukan komunikasi dengan pihak agent / *partner forwarder* di luar negeri
- Memberikan masukan dan mengupayakan lancar jalannya kegiatan *Freight Forwarder* (baik ekspor maupun impor) baik secara administrasi dan lapangan

7. Koordinator Freight Forwarder (Ekspor & Impor)

- memimpin, merencanakan, mengatur dan mengendalikan pelaksanaan tugas pada lingkup Sub Bagian Koordinator *Freight Forwarder* (Ekspor & Impor) yang meliputi bidang Langkah Kegiatan Kesekretariatan/Adm Umum dan Logistik bagian Impor.
- Komunikasi dengan pihak agent / *partner forwarder* di luar negeri
- *Follow up email marketing* termasuk mengenai *booking shipment* ketika *marketing* sedang perjalanan dinas
- Membuat Laporan Tahunan, dan *Planning* Harian untuk dapat mempermudah mengakses setiap perkembangan *shipment* dan dokumen Ekspor & Impor.

8. Dokumen/ Customer Service (Ekspor & Impor Freight Forwarder)

Bagian dokumen / *Customer Service freight forwarder* (ekspor & impor) bertugas melakukan kegiatan administrasi *freight forwarder* (ekspor & impor) bertugas dan menjaga hubungan baik dengan *consignee/customer*.

- Membuat Laporan Mingguan, Bulanan (Ekspor / Impor)
- Komunikasi *agent / partner forwarder* di luar negeri mengenai kelengkapan dokumen yang harus diterima / diberikan (Ekspor / Impor)

- Cek *Detention & demurrage freetimes* semua *shipment FCL* (Ekspor / Impor)
- Pelayanan terhadap *customer / consignee* tentang *shipment* perkembangan mereka
- Pengiriman dokumen (BL/ AWB), *Notice of arrival, Pre Alert* dan memberikan perkembangan informasi dari setiap *shipment* dari kapal tersebut akan berangkat dari POL dan tiba di POD
- Pengurusan *repair* dan *demurrage* ke pelayaran
- Membuat *Planning activities* setiap hari kegiatan *freight forwarder* ekspor & impor
- Mengurus segala kelengkapan surat, dan dokumen baik ke *customer* maupun ke pelayaran
- Pembuatan *Manifest*
- Buat ajuan impor *freight & Credit Note* beserta *filling* data
- *Filling* TT Ajuan

9. Operasional *Freight Forwarder* (Ekspor & Impor)

- Surat menyurat semua *consol*, dan dok udara
- *Input job* semua *consol* (SHA, TW, HKG, SIN), udara
- Pengambilan semua DO ke pelayaran, *doc original* ke *Airlines*
- Membuat dokumen PJ
- *Set* semua DO (*Delivery Order*)
- *Filing Tally sheet*

10. Supervisor Accounting

Supervisor Accounting berfungsi memimpin, merencanakan, mengatur dan mengendalikan pelaksanaan tugas pada lingkup Sub Bagian Perencanaan Keuangan yang meliputi menyusun rencana, mengusulkan dan merumuskan Anggaran Perusahaan, mengevaluasi realisasi anggaran, merekomendasikan hasil evaluasi, menjajaki Sumber Keuangan dan melaksanakan tugas lain.

Adapun tugas dan kewajiban dari Kepala Sub Bagian

Perencanaan Keuangan adalah sebagai berikut :

- Mengoreksi bahan penyusunan program dan petunjuk teknis pelaksanaan tugas Sub Bagian, kegiatan pembinaan Sub Bagian Pembukuan & Rekening, Sub Bagian Kas & Penagihan, Sub Bagian Perencanaan Keuangan dan Sub Bagian Adm & Kepegawaian.
- Memantau dan mengendalikan kegiatan bawahannya.
- Menyusun rencana kerja bagian keuangan
- Mendistribusikan dan memberikan petunjuk pelaksanaan tugas kepada bawahan
- Membayar gaji pegawai dan penghasilan lainnya.

11. Cashier

Bagian *Cashier* berfungsi untuk melakukan pembukuan atas segala transaksi yang berhubungan dengan pengeluaran dan pemasukan kas besar maupun kas kecil.

Sedangkan tugas dan kewajiban bagian *cashier* adalah sebagai berikut:

- Membukukan dan melakukan semua Transaksi Keuangan, Penerimaan dan Pengeluaran, Pendapatan dan Biaya Perusahaan tepat pada waktunya. sesuai kebijakan dan ketentuan yang berlaku (Kas besar dan kas kecil)
- Menyusun laporan keuangan harian

12. Invoice dan Piutang

Bagian *invoice* dan piutang berfungsi memimpin, merencanakan, mengatur dan mengawasi pelaksanaan tugas pada lingkup Sub Bagian Kas dan Penagihan. Sedangkan tugas dan kewajiban Kepala Sub Bagian Kas & Penagihan adalah sebagai berikut:

- Membuat *invoice* guna untuk melakukan penagihan kepada pemakai jasa

- Mengawasi dan memantau piutang yang terjadi pada perusahaan
- Membuat laporan piutang
- Memeriksa daftar realisasi pengeluaran uang berdasarkan rencana pengeluaran uang yang telah disetujui.

13. Pajak

Bagian Pajak bertugas untuk memastikan dan membuat laporan pajak baik Pph 21, Pph 23, dan Ppn terbayar dan dilaporkan secara tepat waktu di kantor pajak. Sedangkan tugas dan kewajiban bagian pajak adalah sebagai berikut:

- Membuat Laporan Pajak PPh 21 maupun Pph 23 secara tepat waktu
- Membuat laporan Pajak PPN
- Melakukan kegiatan pelaporan dan pembayaran pajak di kantor pajak.

14. Umum

Bagian umum bertugas untuk memastikan tagihan samai ke tujuan pengiriman. Adapun tugas dan kewajiban bagian umum adalah sebagai berikut :

- Melakukan proses penyetoran sejumlah uang ke Bank
- Mengirim Tagihan / *Invocie*

15. *Cleaning Service*

Bagian *Cleaning Service* bertugas untuk menjaga kebersihan dan ketertiban yang ada pada perusahaan termasuk menjaga keamanan dan kelancaran yang terjadi pada perusahaan.

Adapun tugas dan kewajiban *cleaning service* adalah sebagai berikut :

- Menjaga kebersihan dan kerapian lingkungan kerja
- Menjaga ketertiban dan keamanan di lingkungan kerja

3.1.5 Ruang Lingkup Kegiatan PT JPT Jatidiri Trans Semarang

Perusahaan yang berdiri kurang lebih 28 tahun ini bergerak dalam bidang jasa pengurusan transportasi melalui udara maupun laut, kegiatan yang dilakukan pada perusahaan PT JPT Jatidiri Trans Semarang yaitu melakukan penanganan kegiatan kepabeanan, pengurusan dokumen dan pelayanan atau pengurusan seluruh kegiatan pengiriman barang ekspor dan impor baik melalui darat, laut, dan udara dan penanganan baik di pelabuhan maupun gudang. Dalam pelayanan pengiriman barang melalui laut dan udara, perusahaan selalu mempertimbangkan keamanan barang baik di gudang eksportir maupun importir, ketika berada di pelabuhan muat maupun di pelabuhan bongkar dari hal-hal yang tidak diinginkan, yang bertujuan untuk meminimalkan resiko yang akan ditanggung oleh perusahaan.

Di sini lah PT Jasa Pengurusan Transportasi menawarkan servis untuk *Freight Forwarder* (Ekspor dan Impor) dan EMKL (Ekspedisi Muatan Kapal Laut) untuk Ekspor dan Impor.

3.1.6 *Freight Forwarder* (Ekspor dan Impor)

Freight forwarder di sini, dalam arti pengurusan jasa transportasi dari *Port of Loading* (negara asal) ke *Port of Destination* (negara tujuan) baik ekspor maupun impor FCL maupun LCL melalui laut maupun udara. Istilahnya adalah *port to port*, baik itu secara konfirmasi *booking* dari pihak *shipper* (penjual) dan *consignee* (pembeli), perencanaan transportasi dan pengurusan dokumen yang disebut dengan B/L (*Bill of Lading*).

Konsolidasi sendiri adalah salah satu bagian dari kegiatan *freight forwarding* dimana pemecahan status FCL menjadi LCL yang dilakukan dari pihak *forwarder* yang tidak dapat dilakukan pihak pelayaran langsung. Jasa LCL memberikan kemudahan bagi *customer* yang akan mengurus kargo dengan kuantitas yang kecil, sehingga harganya relatif murah dikarenakan dalam satu kontainer dapat berisi dari beberapa *customer*. Sedangkan jasa FCL, bagi *customer* yang menginginkan satu kontainer penuh berisi satu *customer* saja.

3.1.7 Ekpedisi Muatan Kapal Laut (Ekspor dan Impor)

EMKL (Ekpedisi Muatan Kapal Laut) atau juga disebut dengan istilah PPJK adalah servis yang ditawarkan untuk pengeluaran cargo dari pelabuhan ke tempat / gudang customer setelah kapal tiba (EMKL impor), atau untuk membawa dari tempat / gudang *customer* ke pelabuhan *loading* untuk dimuat di kapal (EMKL Ekspor). Dalam penerapannya adalah *port to door / door to port*.

Selama proses EMKL / PPJK ini, PT JPT Jatidiri Trans akan melakukan pengurusan dokumen kepabeanan yang telah dibuat dari pihak pabrik ke bea cukai untuk memeriksa data yang telah diinput oleh jasa *freight forwarder* yang *customer* gunakan sudah sesuai dengan data dan dokumen dari pihak *customer* atau belum. Dalam hal ini, negara ingin memastikan bahwa dokumen yang akan di ekspor dan impor bukan merupakan kargo yang terlarang.

Setelah proses dokumen di kepabeanan, pihak EMKL Impor akan merencanakan untuk proses pengeluaran kargo di gudang (menggunakan dokumen yang sudah disetujui oleh pihak bea cukai) baik FCL maupun LCL dan merencanakan pemesanan *trucking* untuk sebagai armada pengangkut untuk diantarkan ke gudang *customer* (impor), atau untuk mengantarkan dari gudang *customer* ke pelabuhan (ekspor). Sampai dengan kargo diterima pihak *customer* (impor) dan dimuat di atas kapal (ekspor).

Untuk pengurusan jasa pengurusan transportasi baik *freight forwarder* dan EMKL ini hanya dapat dilakukan oleh *customer* yang memiliki ijin perusahaan yang lengkap sebagai berikut agar pengurusan data kepabeanan dapat berjalan dengan lancar.

1. *Import Licensing Number (API-P/U)*
2. *Number of Customs Identity (NIK)*
3. *Tax Registry (NPWP)*
4. *Letter of Attorney*
5. *Original Shipping Document (Invoice, Packing List and Insurance)*

3.2 Aktivitas Kerja Praktik

Aktivitas kerja praktik yang dilakukan dalam pelaksanaan Praktik Kerja Lapangan ini adalah selama dua bulan terhitung mulai tanggal 04 Juli 2022 sampai dengan 04 September 2022. Adapun waktu pelaksanaan Praktik Kerja Lapangan sesuai dengan jam kerja di PT JPT Jatidiri Trans Semarang sebagai berikut:

Hari: Senin - Jumat (Sabtu)

Pukul: 08.30 WIB - 16.30 (12.00) WIB

Penulis melakukan kegiatan Praktik Kerja di PT JPT Jatidiri Trans Semarang yang berlokasi di Perum Semarang Indah Blok E2 No. 17 Tawang Mas, Semarang Barat, Jawa Tengah. Dalam aktivitas kerja praktik, Penulis ditempatkan di bidang Ekspor, Impor dan PPJK. Adapun garis besar kegiatan-kegiatan yang dilakukan selama melakukan kerja praktik di PT JPT Jatidiri Trans Semarang adalah:

- Pada Divisi Impor: Membuat Surat Jaminan kontainer, Surat kuasa *Delivery Order* (DO) dan Surat Pengambilan DO Tanpa Original B/L. Membuat DO. Membuat dan edit *Job Order Sea Import* pada Jaweb. Mengisi modul *Manifest* dari Bea Cukai. Menyusun *Planning Activities* dan rekapan *System of Accounting* (SOA) *Import. Sett* B/L (Master B/L, *Hause* B/L, *attachment*) untuk keperluan kelengkapan lampiran DO, EMKL dan lampiran *Invoice. Sett* Master B/L untuk Ajuan *Consol. Sett Debit note* untuk ajuan SOA. Membuat *Planning Enclosed*.
- Pada Divisi Ekspor: Membuat *Bill of Lading* (B/L) dari *Packing List* dan juga B/L dari pihak pelayaran. Membuat Rincian Pertanggungjawaban proses pengiriman kontainer dari Gudang, *container yard* hingga kontainer naik ke kapal
- Pada Divisi PPJK: *input* PIB dan Membuat surat Tugas, serta menyerahkan Pembendaharaan pada Bea Cukai dan melakukan kegiatan lapangan yaitu *stripping container* LCL dan SPJM

3.3 Pengumpulan Data

Pengumpulan data dilakukan dengan metode *Desk Study* dengan data yang diperoleh adalah data sekunder. Metode *desk study* yang berfokus untuk mencari data internal perusahaan dan berita-berita mengenai pandemi Covid-19. Didapatkan data rekapitulasi total kargo impor PT JPT Jatidiri Trans Semarang periode Januari 2014 - Desember 2019, sebagai berikut:

Perekapan data dilakukan perperiode, satu periode adalah selama enam bulan, untuk rekapitulasi total kargo impor periode bulan Januari - Juni dan periode bulan Juli - Desember tahun 2014 adalah sebagai berikut:

Tabel 3.1 Rekapitulasi Periode Januari - Juni tahun 2014

REKAPITULASI TOTAL CARGO IMPORT PT JATIDIRI TRANS SEMARANG				
PERIODE JANUARI - JUNI TAHUN 2014				
BULAN	IMPORT			TOTAL
	FCL	LCL		
		<i>Coload</i>	<i>Consol</i>	
JANUARI	47	21	105	173
FEBRUARI	30	19	108	157
MARET	43	20	127	190
APRIL	65	22	181	268
MEI	52	8	161	221
JUNI	56	6	166	228
TOTAL	293	96	848	1.237

Tabel 3.2 Rekapitulasi Periode Juli - Desember 2014

PERIODE JULI - DESEMBER TAHUN 2014				
BULAN	IMPORT			TOTAL
	FCL	LCL		
		<i>Coload</i>	<i>Consol</i>	
JULI	23	6	158	187
AGUSTUS	41	8	172	221
SEPTEMBER	55	7	205	267
OKTOBER	63	12	255	330
NOPEMBER	65	6	250	321
DESEMBER	36	19	213	268
TOTAL	283	58	1.253	1.594

Diketahui pada periode Januari - Juni 2014 total kargo impor sebanyak 1.237 Dokumen, sedangkan pada periode Juli - Desember 2014 total kargo impor sebanyak 1.594 Dokumen.

Untuk rekapitulasi total kargo impor periode bulan Januari - Juni dan periode bulan Juli - Desember tahun 2015 adalah sebagai berikut:

Tabel 3.3 Rekapitulasi Periode Januari - Juni tahun 2015

REKAPITULASI TOTAL <i>CARGO IMPORT</i> PT JATIDIRI TRANS SEMARANG				
PERIODE JANUARI - JUNI TAHUN 2015				
BULAN	<i>IMPORT</i>			TOTAL
	FCL	LCL		
		<i>Coload</i>	<i>Consol</i>	
JANUARI	35	14	249	298
FEBRUARI	66	22	270	358
MARET	33	23	100	156
APRIL	56	18	285	359
MEI	45	9	268	322
JUNI	45	12	205	262
TOTAL	280	98	1.377	1.755

Tabel 3.4 Rekapitulasi Periode Juli - Desember 2015

PERIODE JULI - DESEMBER TAHUN 2015				
BULAN	<i>IMPORT</i>			TOTAL
	FCL	LCL		
		<i>Coload</i>	<i>Consol</i>	
JULI	41	10	164	215
AGUSTUS	41	14	201	256
SEPTEMBER	67	14	273	354
OKTOBER	58	15	218	291
NOPEMBER	47	8	286	341
DESEMBER	45	8	258	311
TOTAL	299	69	1.400	1.768

Diketahui pada periode Januari - Juni 2015 total kargo impor sebanyak 1.775 Dokumen, sedangkan pada periode Juli - Desember 2015 total kargo impor sebanyak 1.768 Dokumen.

Untuk rekapitulasi total kargo impor periode bulan Januari - Juni dan periode bulan Juli - Desember tahun 2016 adalah sebagai berikut:

Tabel 3.5 Rekapitulasi Periode Januari - Juni tahun 2016

REKAPITULASI TOTAL CARGO IMPORT PT JATIDIRI TRANS SEMARANG				
PERIODE JANUARI - JUNI TAHUN 2016				
BULAN	IMPORT			TOTAL
	FCL	LCL		
		<i>Coload</i>	<i>Consol</i>	
JANUARI	42	10	225	277
FEBRUARI	36	4	162	202
MARET	39	15	119	173
APRIL	62	13	298	373
MEI	47	12	218	277
JUNI	72	14	194	280
TOTAL	298	68	1.216	1.582

Tabel 3.6 Rekapitulasi Periode Juli - Desember 2016

PERIODE JULI - DESEMBER TAHUN 2016				
BULAN	IMPORT			TOTAL
	FCL	LCL		
		<i>Coload</i>	<i>Consol</i>	
JULI	33	7	172	212
AGUSTUS	29	14	211	254
SEPTEMBER	24	7	189	220
OKTOBER	32	10	227	269
NOPEMBER	70	15	201	286
DESEMBER	60	17	240	317
TOTAL	248	70	1.240	1.558

Diketahui pada periode Januari - Juni 2016 total kargo impor sebanyak 1.582 Dokumen, sedangkan pada periode Juli - Desember 2016 total kargo impor sebanyak 1.558 Dokumen.

Untuk rekapitulasi total kargo impor periode bulan Januari - Juni dan periode bulan Juli - Desember tahun 2017 adalah sebagai berikut:

Tabel 3.7 Rekapitulasi Periode Januari - Juni tahun 2017

REKAPITULASI TOTAL <i>CARGO IMPORT</i> PT JATIDIRI TRANS SEMARANG				
PERIODE JANUARI - JUNI TAHUN 2017				
BULAN	<i>IMPORT</i>			TOTAL
	FCL	LCL		
		<i>Coload</i>	<i>Consol</i>	
JANUARI	64	9	239	312
FEBRUARI	35	13	97	145
MARET	43	13	244	300
APRIL	48	10	256	314
MEI	60	11	233	304
JUNI	44	7	145	196
TOTAL	294	63	1.214	1.571

Tabel 3.8 Rekapitulasi Periode Juli - Desember 2017

PERIODE JULI - DESEMBER TAHUN 2017				
BULAN	<i>IMPORT</i>			TOTAL
	FCL	LCL		
		<i>Coload</i>	<i>Consol</i>	
JULI	69	6	279	354
AGUSTUS	48	8	258	314
SEPTEMBER	44	6	244	294
OKTOBER	47	3	290	340
NOPEMBER	56	5	274	335
DESEMBER	68	2	305	375
TOTAL	332	30	1.650	2.012

Diketahui pada periode Januari - Juni 2017 total kargo impor sebanyak 1.571 Dokumen, sedangkan pada periode Juli - Desember 2017 total kargo impor sebanyak 2.012 Dokumen.

Untuk rekapitulasi total kargo impor periode bulan Januari - Juni dan periode bulan Juli - Desember tahun 2018 adalah sebagai berikut:

Tabel 3.9 Rekapitulasi Periode Januari - Juni tahun 2018

REKAPITULASI TOTAL CARGO IMPORT PT JATIDIRI TRANS SEMARANG				
PERIODE JANUARI - JUNI TAHUN 2018				
BULAN	IMPORT			TOTAL
	FCL	LCL		
		<i>Coload</i>	<i>Consol</i>	
JANUARI	70	8	257	335
FEBRUARI	63	6	275	344
MARET	27	9	161	197
APRIL	37	4	211	252
MEI	77	8	239	324
JUNI	48	8	157	213
TOTAL	322	43	1.300	1.665

Tabel 3.10 Rekapitulasi Periode Juli - Desember 2018

PERIODE JULI - DESEMBER TAHUN 2018				
BULAN	IMPORT			TOTAL
	FCL	LCL		
		<i>Coload</i>	<i>Consol</i>	
JULI	54	7	205	266
AGUSTUS	52	13	234	299
SEPTEMBER	44	15	255	314
OKTOBER	55	9	261	325
NOPEMBER	54	8	276	338
DESEMBER	31	5	214	250
TOTAL	290	57	1.445	1.792

Diketahui pada periode Januari - Juni 2018 total kargo impor sebanyak 1.665 Dokumen, sedangkan pada periode Juli - Desember 2018 total kargo impor sebanyak 1.792 Dokumen.

Untuk rekapitulasi total kargo impor periode bulan Januari - Juni dan periode bulan Juli - Desember tahun 2019 adalah sebagai berikut:

Tabel 3.11 Rekapitulasi Periode Januari - Juni tahun 2019

REKAPITULASI TOTAL <i>CARGO IMPORT</i> PT JPT JATIDIRI TRANS SEMARANG				
PERIODE JANUARI - JUNI TAHUN 2019				
BULAN	<i>IMPORT</i>			TOTAL
	FCL	LCL		
		<i>Coload</i>	<i>Consol</i>	
JANUARI	58	14	229	301
FEBRUARI	45	6	157	208
MARET	55	7	184	246
APRIL	48	6	266	320
MEI	49	5	188	242
JUNI	39	8	196	243
TOTAL	294	46	1.220	1.560

Tabel 3.12 Rekapitulasi Periode Juli - Desember 2019

PERIODE JULI - DESEMBER TAHUN 2019				
BULAN	<i>IMPORT</i>			TOTAL
	FCL	LCL		
		<i>Coload</i>	<i>Consol</i>	
JULI	82	9	223	314
AGUSTUS	57	8	208	273
SEPTEMBER	71	10	289	370
OKTOBER	56	4	310	370
NOVEMBER	50	11	306	367
DESEMBER	38	8	239	285
TOTAL	354	50	1.575	1.979

Diketahui pada periode Januari - Juni 2019 total kargo impor sebanyak 1.560 Dokumen, sedangkan pada periode Juli - Desember 2019 total kargo impor sebanyak 1.979 Dokumen.

Untuk perbandingan pengaruh Pandemi Covid-19 terhadap jumlah kargo impor, maka berikut data untuk rekapitulasi total kargo impor periode bulan Januari - Juni dan periode bulan Juli - Desember tahun 2020 adalah sebagai

berikut:

Tabel 3.13 Rekapitulasi Periode Januari - Juni 2020

REKAPITULASI TOTAL <i>CARGO IMPORT</i> PT JATIDIRI TRANS SEMARANG				
PERIODE JANUARI - JUNI TAHUN 2020				
BULAN	<i>IMPORT</i>			TOTAL
	FCL	LCL		
		<i>Coload</i>	<i>Consol</i>	
JANUARI	68	8	330	406
FEBRUARI	11	4	51	66
MARET	24	10	178	212
APRIL	38	10	212	260
MEI	49	9	145	203
JUNI	48	4	115	167
TOTAL	238	45	1.031	1.314

Tabel 3.14 Rekapitulasi Periode Juli - Desember 2020

PERIODE JULI - DESEMBER TAHUN 2020				
BULAN	<i>IMPORT</i>			TOTAL
	FCL	LCL		
		<i>Coload</i>	<i>Consol</i>	
JULI	67	9	177	253
AGUSTUS	37	4	165	206
SEPTEMBER	52	8	166	226
OKTOBER	32	2	214	248
NOVEMBER	46	4	207	257
DESEMBER	48	3	209	260
TOTAL	282	30	1.138	1.450

Diketahui pada periode Januari - Juni 2020 total kargo impor sebanyak 1.314 Dokumen, sedangkan pada periode Juli - Desember 2020 total kargo impor sebanyak 1.450 Dokumen.

Untuk rekapitulasi total kargo impor periode bulan Januari - Juni dan periode bulan Juli - Desember tahun 2021 adalah sebagai berikut:

Tabel 3.15 Rekapitulasi Periode Januari - Juni 2021

REKAPITULASI TOTAL <i>CARGO IMPORT</i> PT JATIDIRI TRANS SEMARANG				
PERIODE JANUARI - JUNI TAHUN 2021				
BULAN	<i>IMPORT</i>			TOTAL
	FCL	LCL		
		<i>Coload</i>	<i>Consol</i>	
JANUARI	47	5	222	274
FEBRUARI	37	5	157	199
MARET	32	2	210	244
APRIL	47	4	252	303
MEI	52	1	229	282
JUNI	60	2	179	241
TOTAL	275	19	1.249	1.543

Tabel 3.16 Rekapitulasi Periode Juli - Desember 2021

PERIODE JULI - DESEMBER TAHUN 2021				
BULAN	<i>IMPORT</i>			TOTAL
	FCL	LCL		
		<i>Coload</i>	<i>Consol</i>	
JULI	54	4	194	252
AGUSTUS	43	3	240	286
SEPTEMBER	57	3	277	337
OKTOBER	61	6	269	336
NOVEMBER	74	4	286	364
DESEMBER	33	11	127	171
TOTAL	322	31	1.393	1.746

Diketahui pada periode Januari - Juni 2021 total kargo impor sebanyak 1.543 Dokumen, sedangkan pada periode Juli - Desember 2021 total kargo impor sebanyak 1.746 Dokumen.

Untuk rekapitulasi total kargo impor periode bulan Januari - Juni tahun 2022 adalah sebagai berikut:

Tabel 3.17 Rekapitulasi Periode Januari – Juni 2022

REKAPITULASI TOTAL <i>CARGO IMPORT</i> PT JATIDIRI TRANS SEMARANG				
PERIODE JANUARI - JUNI TAHUN 2022				
BULAN	<i>IMPORT</i>			TOTAL
	FCL	LCL		
		<i>Coload</i>	<i>Consol</i>	
JANUARI	50	7	175	232
FEBRUARI	21	4	109	134
MARET	25	17	138	180
APRIL	24	8	162	194
MEI	30	3	88	121
JUNI	24	3	132	159
TOTAL	174	42	804	1.020

Diketahui pada periode Januari - Juni 2022 total kargo impor sebanyak 1020 Dokumen.

3.4 Pengolahan Data

Dari data rekapitulasi kargo impor periode Januari 2014 – Desember 2019, dilakukan pengolahan data untuk membuat persamaan dengan metode linear yang selanjutnya membuat *forecasting* periode Juli 2022 – Desember 2023, berikut langkah-langkah pengerjaannya;

- a) **Langkah Pertama**, jumlahkan seluruh kargo perperiode, kemudian masukan kedalam tabel data jumlah kargo Januari 2014 – Desember 2019. Dengan keterangan Periode 1 adalah Bulan Januari – Juni, sedangkan Periode 2 adalah Bulan Juli - Desember

Tabel 3.18 Jumlah Kargo Januari 2014 - Desember 2019

Periode	Periode ke (t)	Jumlah kargo periode ke Y(t)
Periode 1 2014	1	1.237
Periode 2 2014	2	1.594
Periode 1 2015	3	1.755
Periode 2 2015	4	1.768
Periode 1 2016	5	1.582
Periode 2 2016	6	1.558
Periode 1 2017	7	1.571
Periode 2 2017	8	2.012
Periode 1 2018	9	1.665
Periode 2 2018	10	1.792
Periode 1 2019	11	1.560
Periode 2 2019	12	1.979
Jumlah (Σ)	78	20.073

- b) **Langkah Kedua**, setelah itu lakukan metode perhitungan untuk *forecasting* linear

Tabel 3.19 Perhitungan Metode *Regresi Linear*

Periode	Periode ke (t)	Jumlah kargo periode ke Y(t)	tY(t)	t ²
Periode 1 2014	1	1.237	1.237	1
Periode 2 2014	2	1.594	3.188	4
Periode 1 2015	3	1.755	5.265	9
Periode 2 2015	4	1.768	7.072	16
Periode 1 2016	5	1.582	7.910	25
Periode 2 2016	6	1.558	9.348	36
Periode 1 2017	7	1.571	10.997	49
Periode 2 2017	8	2.012	16.096	64
Periode 1 2018	9	1.665	14.985	81
Periode 2 2018	10	1.792	17.920	100
Periode 1 2019	11	1.560	17.160	121
Periode 2 2019	12	1.979	23.748	144
Jumlah (Σ)	78	20.073	134.926	650

c) **Langkah Ketiga**, menentukan persamaan linear dengan rumus:

$$Y_t = a + bt$$

Dengan

$$b = \frac{n \times \Sigma(tY(t)) - \Sigma(Y(t)) \times \Sigma(t)}{n \times \Sigma(t^2) - \Sigma(t)^2}$$

$$b = \frac{(12 \times 134.926) - (20.073 \times 78)}{(12 \times 650) - (78)^2}$$

$$b = \frac{(1.619.112) - (1.565.694)}{7800 - 6084}$$

$$b = \frac{53.418}{1716}$$

$$b = 31,129$$

$$a = \frac{\Sigma(Y(t)) - b \times \Sigma(t)}{n}$$

$$a = \frac{(20.073) - (31,129 \times 78)}{12}$$

$$a = \frac{17.644,94}{12}$$

$$a = 1.470,4$$

Setelah melakukan perhitungan di atas, maka didapatkan **nilai a**

sebesar 1.470,4 dan nilai b sebesar 31,129

- d) **Langkah Keempat**, setelah mendapatkan persamaan linear, substitusikan nilai a, b dan t kedalam persamaan. Dengan t merupakan periode ke berapa yang ingin diramalkan

$$Y_t = a + bt$$

$$t = 18$$

$$Y_8 = 1.470,4 + (31,129)18$$

$$Y_8 = 2.031$$

$$t = 19$$

$$Y_9 = 1.470,4 + (31,129)9$$

$$Y_9 = 2.062$$

$$t = 20$$

$$Y_{10} = 1.470,4 + (31,129)10$$

$$Y_{10} = 2.093$$

Pengolahan data selanjutnya adalah untuk menghitung rata-rata perperiode pada saat sebelum pandemi dan pada masa pandemi, serta untuk menghitung selisih antara penurunan dan kenaikan terbesar perperiode pada masa pandemi Covid-19 yaitu pada periode Januari 2020 – Juni 2022, berikut langkah-langkah pengerjaannya;

- a) **Langkah pertama**, menjumlahkan data satu periode dan merata-ratakan data masing-masing perperiode, dengan cara:

$$\bar{X} = \frac{\text{total kargo impor satu periode}}{6}$$

Maka didapatkan hasilnya sebagai berikut:

Tabel 3.20 Hasil Perhitungan Rata-rata

Periode	Periode ke (t)	Jumlah kargo periode ke Y(t) (Dokumen)	Rata-rata
Periode 1 2014	1	1.237	206
Periode 2 2014	2	1.594	266
Periode 1 2015	3	1.755	293
Periode 2 2015	4	1.768	295
Periode 1 2016	5	1.582	264
Periode 2 2016	6	1.558	260
Periode 1 2017	7	1.571	262
Periode 2 2017	8	2.012	335
Periode 1 2018	9	1.665	278
Periode 2 2018	10	1.792	299
Periode 1 2019	11	1.560	260
Periode 2 2019	12	1.979	330
Periode 1 2020	13	1.314	219
Periode 2 2020	14	1.450	242
Periode 1 2021	15	1.543	257
Periode 2 2021	16	1.746	291
Periode 1 2022	17	1.020	170
Jumlah (Σ)	153	27.146	4.524

- b) **Langkah kedua**, menghitung selisih antara penurunan dan kenaikan terbesar perperiode pada masa pandemi Covid-19 yaitu pada periode Januari 2020 – Juni 2022, dengan cara menentukan jumlah kargo yang paling banyak dan paling sedikit dalam satu periode;

Tabel 3.21 Jumlah Kargo Terbanyak dan Tersedikit dalam Satu Periode

Periode	Kenaikan		Penurunan	
	Bulan	Jumlah Kargo (Dokumen)	Bulan	Jumlah Kargo (Dokumen)
Januari - Juni 2020	Januari	406	Februari	66
Juli - Desember 2020	Desember	260	Agustus	206
Januari - Juni 2021	April	303	Februari	199
Juli - Desember 2021	November	364	Desember	171
Januari - Juni 2022	Januari	232	Mei	121

- c) **Langkah ketiga**, untuk mencari selisih dengan cara mengurangi jumlah kargo terbesar (kenaikan) dengan jumlah kargo terkecil (penurunan);

Selisih = Jumlah kargo kenaikan – Jumlah kargo penurunan

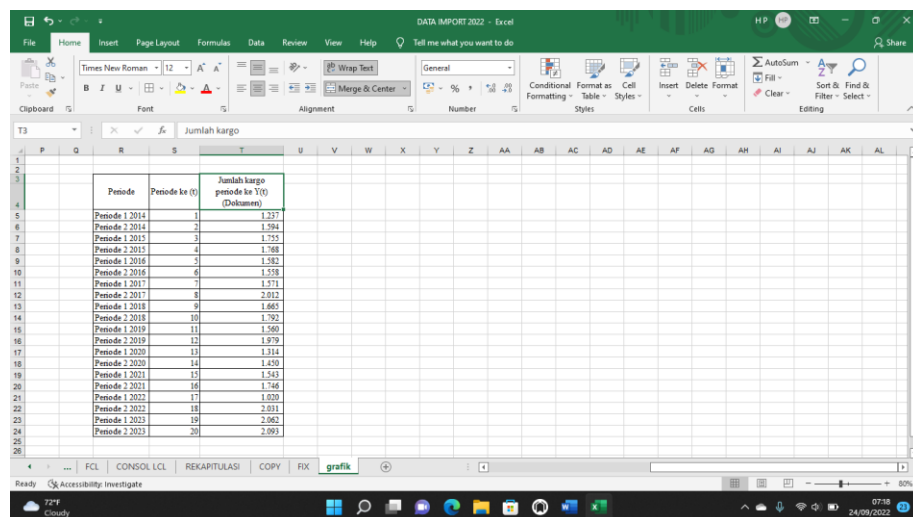
Tabel 3.22 Hasil Perhitungan Selisih

Periode	Kenaikan		Penurunan		Selisih (Dok)
	Bulan	Jumlah Kargo (Dok)	Bulan	Jumlah Kargo (Dok)	
Januari - Juni 2020	Januari	406	Februari	66	340
Juli - Desember 2020	Desember	260	Agustus	206	54
Januari - Juni 2021	April	303	Februari	199	104
Juli - Desember 2021	November	364	Desember	171	193
Januari - Juni 2022	Januari	232	Mei	121	111

Setelah melakukan pengolahan data, maka selanjutnya adalah membuat grafik dari data rekapitulasi kargo impor PT JPT Jatidiri Trans Semarang yang sebelumnya sudah dilakukan *forecasting* hingga tiga periode kedepan. Pembuatan grafik menggunakan bantuan dari *Microsoft Excel*.

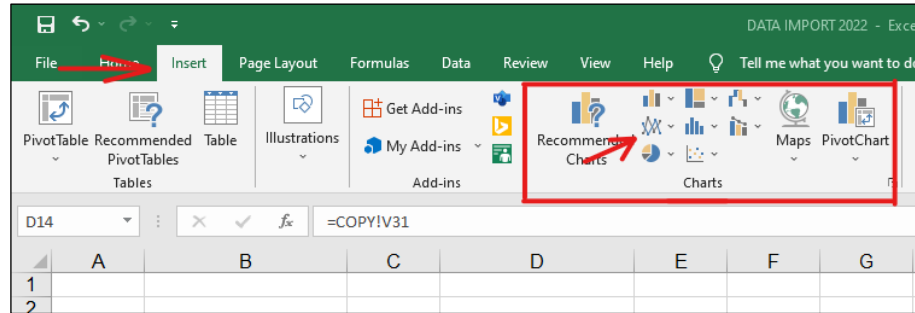
Adapun langkah-langkah pengerjaannya sebagai berikut;

- a) **Langkah pertama.** Buka aplikasi *excel* kemudian masukkan data total kargo impor perperiode dari periode Januari 2014 – Desember 2023;

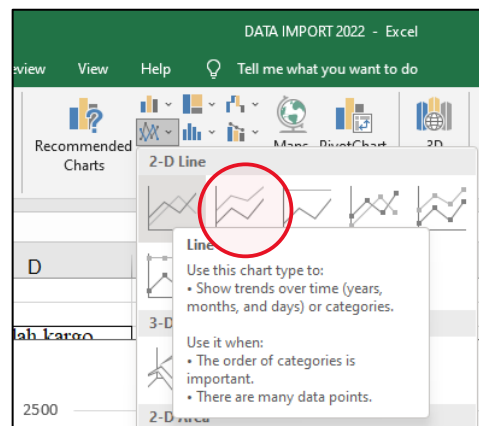


Gambar 3.3 *Input Data*

- b) **Langkah kedua,** buka menu *bar insert*, lalu ke *group charts*, klik *tool insert line chart*. Pilih *line chart 2-D Line*

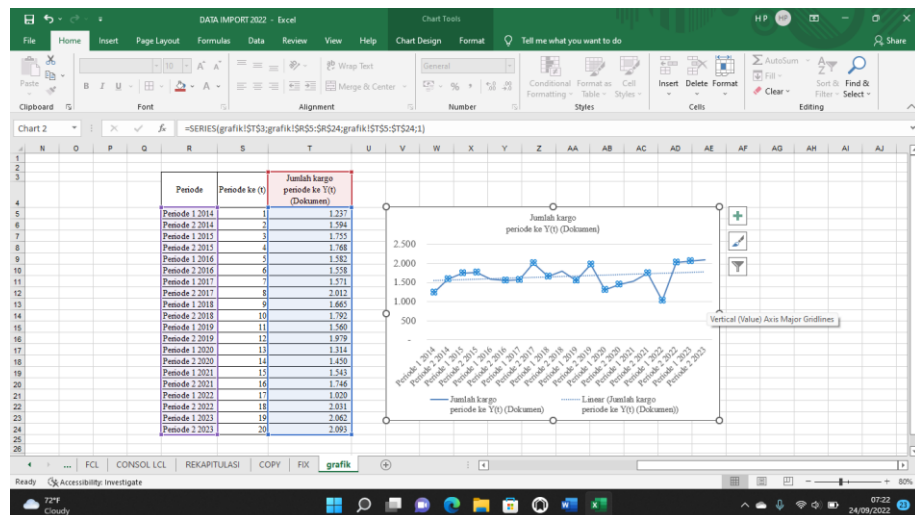


Gambar 3.4 Menu Bar Insert



Gambar 3.5 Pilih 2-D Line

c) Langkah ketiga, akan tampil line chart seperti gambar dibawah;



Gambar 3.6 Tampilah Line Chart

3.5 Analisis

Dari pengolahan data sebelumnya didapatkan hasil *forecasting cargo import* untuk tiga periode kedepan yaitu periode Periode 2 tahun 2022 sebanyak 2.031 Dokumen; Periode 1 tahun 2023 sebanyak 2.062 Dokumen; dan Periode 2

tahun 2023 sebanyak 2.093 Dokumen. Banyak kargo yang diramalkan dipengaruhi oleh nilai a dan b serta t , dengan nilai a sebesar 1.470,41; nilai b sebesar 31,129; dan nilai t sesuai dengan periode ke berapa yang akan dihitung (8,9,10, ..., n)

Tabel 3.23 Hasil *Forecasting*

Periode	Periode ke (t)	Jumlah kargo periode ke Y(t) (Dokumen)
Periode 2 2022	18	2.031
Periode 1 2023	19	2.062
Periode 2 2023	20	2.093

Dari perhitungan selisih yang dilakukan pada bagian pengolahan data mendapatkan hasil seperti yang tertera dalam tabel 3.22. Dari tabel hasil perhitungan selisih tersebut, terlihat tiap periode memiliki selisih yang berbeda-beda, namun yang memiliki selisih terbesar ada pada Periode 1 tahun 2020 sebesar 340, yang mana Bulan Januari memiliki kargo impor terbanyak yaitu, sejumlah 406 dokumen impor, sedangkan Bulan Februari memiliki kargo impor tersedikit yaitu, sejumlah 66 dokumen impor.

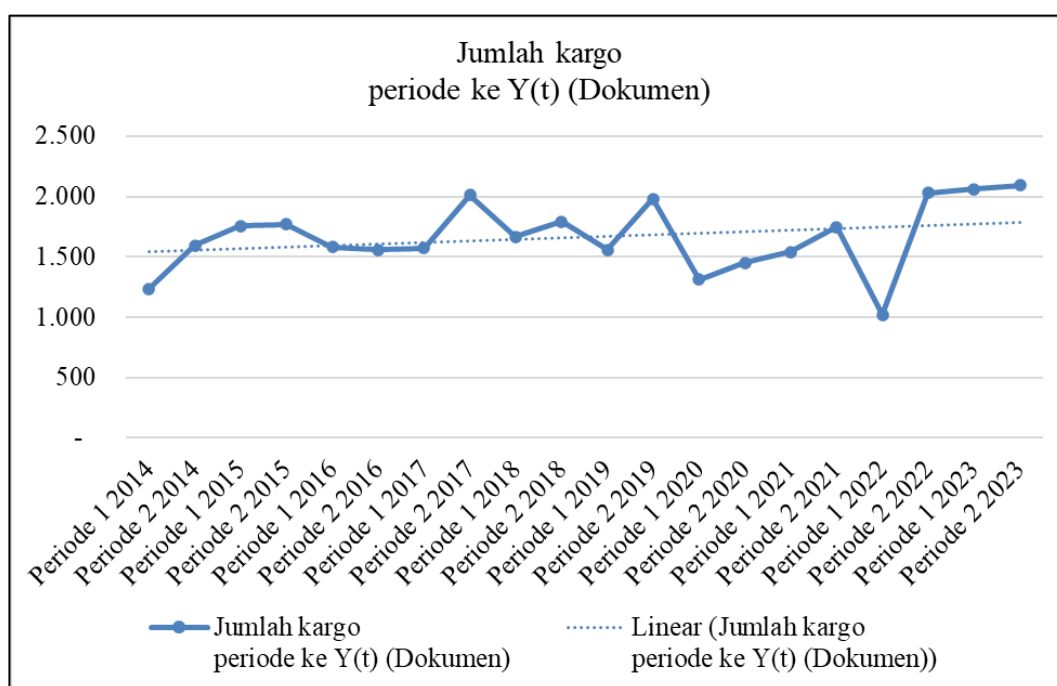
Penurunan yang sangat drastis ini terkait dengan adanya Pandemi Covid-19 yang mana pada tanggal 23 Januari 2020 menjadi pertama kalinya diberlakukan kebijakan *Lockdown* di China, kebijakan ini berlangsung selama 76 hari (Rezkiari, 2021). Sebagai tempat *Shipper* utama, adanya kebijakan *lockdown* mengakibatkan penurunan kemampuan untuk mengirimkan barang ke *Consignee*.

Sebanyak 66 dokumen impor tersebut merupakan kargo yang telah dikirimkan sebelum tanggal berlakunya *lockdown* di China, kargo tersebut sampai ke Pelabuhan Tanjung Emas saat Bulan Februari dengan estimasi pelayaran kurang lebih 2 minggu menggunakan agen pelayaran SITC (*Import Schedule*, 2022).

Ekspor dan impor menjadi salah satu jalan untuk pertumbuhan ekonomi bagi suatu negara, di saat pandemi kegiatan *eximp* tetap berjalan dengan banyak penyesuaian yang baru, jika di lihat kembali, pada Januari 2020 (406 dokumen impor) Februari (66 dokumen impor) dan Maret (212 dokumen impor) fluktuasi banyak kargo mengalami penurunan dan kenaikan, ini dikarena pada awal

lockdown Pemerintah China menutup seluruh kegiatan yang berhubungan dengan banyak orang, namun seiring dengan pembaharuan kebijakan, kegiatan yang dinilai esensial mulai di aktifkan kembali dengan catatan protokol kesehatan yang ketat, seperti kargo, kontainer, hingga awak kapal dari luar dan dalam China diharuskan melakukan karantina minimal 14 hari. Apabila ada kapal yang hendak bersandar di Pelabuhan, kapal beserta seluruh isinya diharuskan melakukan karantina 14 hari di Kolam Pelabuhan.

Dari hasil *forecasting* dan perhitungan selisih maka grafik banyak kargo impor dari tahun 2019 – 2023 adalah sebagai berikut:



Gambar 3.7 Grafik Jumlah Kargo Periode Ke Y(t)

Jika membandingkan antara periode pertama dan kedua, periode pertama yang paling sering mengalami penurunan total kargo impor, terlepas dari pandemi penyebab penurunan ini disebabkan oleh masa perayaan tahun baru dan masa perayaan tahun baru China.

Pada grafik tersebut juga dapat terlihat bahwa titik Periode 1 tahun 2020 menjadi salah satu penurunan yang paling drastis, ini juga terjadi pada periode 1 tahun 2022. Diketahui bahwa pada dua periode itu terjadi lonjakan kasus positif Covid-19 di Negara *Loading*, China.

Periode 1 tahun 2020, menjadi periode pertama yang merasakan dampak dari adanya Pandemi Covid-19, banyak wilayah yang menjadi tempat simpul ekspor dan impor ditutup sementara selama penanganan awal kasus pandemi. Sedangkan pada Periode 1 tahun 2022, mengalami penurunan yang cukup drastis, terhitung dari Bulan Januari hingga Mei turun sebanyak 111 dokumen kargo impor, diketahui juga bahwa pada periode tersebut Pemerintah China menerapkan kembali kebijakan *lockdown* terhadap hampir 30 juta orang karena kasus-kasus infeksi Covid-19 melonjak tajam, dengan kasus harian lebih dari dua kali lipat ketika wabah Virus Corona semakin meluas di bagian timur laut negara (Tempo.co, 2022).

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

4.1 Kesimpulan

Berdasarkan analisis data yang telah dilakukan menggunakan *forecasting* dan selisi, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut;

1. Total kargo impor hasil peramalan Periode Juli 2022 – Desember 2023 mengalami kenaikan (dalam satuan dokumen impor)
2. Penurunan kargo impor yang terbesar berdasarkan hasil perhitungan selisih ada pada Bulan Februari 2020, dengan selisih sebanyak 340 dokumen impor jika dibandingkan dengan Bulan Januari sebanyak 406 dokumen impor.
3. Hasil grafik total kargo impor menunjukkan ada dua periode yang mengalami penurunan drastis, yaitu Periode Januari – Juni 2020 dan Periode Januari – Juni 2022.
4. Penurunan impor sangat dipengaruhi oleh Pandemi Covid-19, lebih tepatnya ada pada kebijakan pemerintah dalam mengatasi / menurunkan / memutus mata rantai penyebaran Covid-19 (*lockdown*) terkhusus pada Negara *Loading*, dengan begitu kegiatan *freight forwarding import* juga akan mengalami penurunan searah dengan penurunan impor.

4.2 Saran

Berdasarkan pada penulisan laporan kerja praktik ini ada beberapa saran yang diajukan yaitu;

1. Saran untuk PT JPT Jatidiri Trans Semarang;
 - PT JPT Jatidiri Trans Semarang, bisa menggunakan hasil dari penulisan kerja praktik ini untuk membuat rencana dan pengembangan kedepannya untuk peningkatan jasa impor LCL maupun FCL
 - PT JPT Jatidiri Trans Semarang, bisa menggunakan hasil dari penulisan kerja praktik yang telah dilakukan dengan *forecasting*

dengan metode *linear* untuk melakukan peramalan banyak kegiatan *freight forwarding* impor (dokumen impor) tidak hanya di bagian impor, metode ini juga dapat digunakan di bagian *freight forwarding* ekspor

2. Saran untuk Prodi Manajemen Transportasi;

- Untuk kedepannya pihak Prodi Manajemen Transportasi diharapkan dapat memberikan informasi terkait kerja praktik dengan cepat dan tanggap atas pertanyaan dan kebingungan yang dihadapi oleh para mahasiswa, sehingga dapat meminimalisir mahasiswa yang telat kontrak kerja praktik.
- Untuk kedepannya pihak Prodi Manajemen Transportasi diharapkan dapat memberikan rekomendasi perusahaan-perusahaan yang telah bekerjasama dengan pihak kampus, agar pada saat mahasiswa mencari perusahaan sebagai tempat kerja praktik, mahasiswa tidak mengalami kesulitan dari segi informasi dan komunikasi.

DAFTAR PUSTAKA

- Ashari, M. 2021. Masker, Oksigen, *Panic Buying*, dan Krisis Empati. *DJKN*. melalui <http://www.djkn.kemenkeu.go.id/artikel/baca/14053/Masker-Oksigen-Panic-Buying-dan-Krisis-Empati.html> diakses tanggal 3 Agustus 2022
- Dedola Global Logistics. 2022. *Import freight forwarding*. dedola.com. melalui <https://dedola.com/freight-forwarder/> diakses tanggal 27 Juli 2022
- Farasonalia, R. 2020. *Bukan PSBB, Kota Semarang Berlakukan PKM Mulai 27 April 2020*. Semarang: Kompas.Com. melalui <http://regional.kompas.com/read/2020/04/26/15015441/bukan-psbb-kota-semarang-berlakukan-pkm-mulai-27-april-2020> diakses tanggal 11 Agustus 2022
- Hidayat, F. 2020. Anies: Jakarta Jadi Kota Pertama Terapkan PSBB. Jakarta: Warta Ekonomi. melalui <http://wartaekonomi.co.id/read280515/anies-jakarta-jadi-kota-pertama-terapkan-psbb> diakses tanggal 8 Agustus 2022
- Ians. 2020. *Government announces complete lockdown in 75 districts, essential services to be allowed*. India. melalui <http://www.businessinsider.in/india/news/government-announces-complete-lockdown-in-75-districts/articleshow/74758750.cms> diakses tanggal 4 Agustus 2022
- Ihsanuddin. 2020. Fakta Lengkap Kasus Pertama Virus Corona di Indonesia. Jakarta: Kompas.com. melalui <http://nasional.kompas.com/read/2020/03/03/06314981/fakta-lengkap-kasus-pertama-virus-corona-di-indonesia?page=all#page2> diakses tanggal 25 Juli 2022
- Import Schedule*. 2022. SITC. melalui <https://sitc.co.id/schedule-import> diakses tanggal 26 Agustus 2022
- Kerkhove, M. V. 2022. *Next Covid Variant can be cause of concern*. Livemint.com. melalui <http://www.livemint.com/news/world/next-covid-variant-can-be-cause-of-concern-who-warning-amid-too-many-variants-circulating-11651057853054.html> diakses tanggal 27 Juli 2022
- LP2M Universitas Medan Area. 2021. Mengenal *Desk Research* : Definisi, Tips Beserta Contoh. melalui <https://lp2m.uma.ac.id/2021/12/22/mengenal-desk-research-definisi-tips-beserta-contoh/> diakses tanggal 10 Agustus 2022

- M.S, A. (2013). Ekspor Impor : Teori & Penerapannya. Jakarta: Pustaka Binaman Pressindo.
- PT JPT Jatidiri Trans. 2022. *Freight Forwarder Import. Panduan Freight Forwarder*.
- PT JPT Jatidiri Trans Semarang. 2022. *Struktur Organisasi PT JPT Jatidiri Trans Semarang*.
- Rezkisari, I. 2021. Mengingat Satu Tahun *Lockdown* Pertama di Wuhan. Wuhan: Republika.co.id. melalui <http://republika.co.id/berita/qnc7dq328/mengingat-satu-tahun-lockdown-pertama-di-wuhan> diakses tanggal 26 Agustus 2022
- Rr Leany Sulistyawati, B. H. 2022. Istana Ungkap Alasan Presiden Pilih PSBB Dibanding Lockdown. Jakarta: Republika.com. melalui <http://republika.co.id/berita/q83nhv354/istana-ungkap-alasan-presiden-pilih-psbb-dibanding-lockdown> diakses tanggal 8 Agustus 2022
- Suwiknyo, E. 2020. Tanjung Emas Batasi Kapal Akibat Covid-19. Semarang: Solopos.com. melalui <http://www.solopos.com/tanjung-emas-batasi-kapal-pesiar-akibat-covid-19-1049534> diakses tanggal 11 Agustus 2022
- Tempo.co. 2022. China *Lockdown* 30 Juta Orang karena Lonjakan Kasus COVID-19. Jakarta: tempo.co. melalui <http://dunia.tempo.co/read/1571024/china-lockdown-30-juta-orang-karena-lonjakan-kasus-covid-19> diakses tanggal 8 Agustus 2022
- World Health Organization. 2020. *WHO Declares Covid-19 a Pandemic*. Dr Tedros Adhanom Ghebreyesus. Jenewa. Melalui <http://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/32191675/> diakses tanggal 1 Agustus 2022
- Yunita, N. W. (2020). Memahami Lagi Arti *Lockdown, COVID-19, dan Pandemi*. Jakarta: DetikNews. melalui <http://news.detik.com/berita/d-4956587/memahami-lagi-arti-lockdown-covid-19-dan-pandemi> diakses tanggal 4 Agustus 2022

REFLEKSI DIRI

Pada bagian ini akan diuraikan terkait hal – hal positif yang penulis dapatkan selama Kerja Praktik :

Kerja Praktik yang dilakukan dengan waktu selama 2 bulan di PT JPT Jatidiri Trans Semarang yang beralamat Jl. Madukoro, Perum Perkantoran Semarang Indah Blok E-2 No. 16, Tawang Mas, Semarang Barat, Jawa Tengah. Penulis melakukan kerja praktik dibagian *Freight forwarding Import/Export* dan PPJK. Kerja praktik pada masing-masing divisi dilakukan kurang lebih 2 minggu, sehingga penulis mendapatkan pengalaman baru di setiap divisi.

Hari pertama kerja praktik dimulai dengan pengenalan kepada setiap karyawan yang ada di divisi *Freight forwarding import/export*, EMKL, dan *Accounting* sekaligus berkenalan dengan pembimbing lapangan, kemudian pengenalan lebih lanjut tentang *freight forwarder* serta alur proses ekspor dan impor, dihari berikutnya penulis diajarkan cara menggunakan perangkat kantor seperti cara menggunakan print kantor, *Filling* Dokumen dan mem-*fotocopy* dokumen. Pada saat itu juga penulis sudah ditempatkan pada Divisi Impor, koordinator divisi juga mengajarkan bagaimana *sett* BL untuk *Invoice*, lampiran DO dan untuk EMKL, penulis juga diajarkan cara membuat surat-surat dan *Schedule* FCL & LCL. Pada hari pertama dan kedua masih sedikit hal yang dapat penulis lakukan, namun untuk hari berikut-berikutnya penulis mulai diajarkan banyak hal oleh koordinator dan staff impor lainnya seperti, membuat *job order sea import*, edit *job* untuk DO yang kemudian langsung di intruksikan untuk cetak DO.

Pada awalnya penulis menerima informasi-informasi terkait *jobdesk* yang akan penulis lakukan selama di divisi ini penulis sering dikoreksi oleh koordinator dan staff, khususnya terkait ketelitian dalam menginput data, ini dikarenakan penulis masih belum terbiasa menginput data-data tersebut dan juga adanya faktor seperti penulis masih ragu dan canggung apabila ingin bertanya. Namun setelah itu penulis berusaha agar lebih teliti lagi dan lebih mengakrabkan diri kepada para staff dan koordinator.

Pada minggu awal kegiatan penulis masih seputar itu saja, untuk minggu kedua penulis mulai dipercaya untuk membantu dalam mengisi *manifest* BC 1.1,

yang mana *manifest* ini akan langsung di *input* di modul milik Bea Cukai dan langsung dikirimkan, dalam pengisian *manifest* ini penulis sudah lancar dalam menginput.

Perputaran posisi divisi dilakukan selama 2 minggu sekali, setiap perputaran penulis akan kembali menyesuaikan dan beradaptasi dengan situasi, karena kondisi masing-masing divisi sangat berbeda. Contohnya, saat penulis di Divisi PPJK, penulis mempunyai waktu senggang yang banyak ini dikarenakan pada divisi ini penulis banyak *dianggurkan*, sehingga penulis akan senantiasa menawarkan bantuan kepada Divisi Impor yang memang lebih banyak hal yang bisa dibantu. Begitu juga pada saat penulis berada di Divisi Ekspor, tidak hanya membantu di divisi ini saja, penulis juga menawarkan bantuan kepada Divisi *Accounting*. Meskipun demikian, penulis masih dapat mengambil manfaat dari adanya kegiatan Kerja Praktik yang telah dilakukan. Adapun manfaat yang dapat penulis peroleh selama melaksanakan kegiatan Kerja Praktik, antara lain:

1. Menjadi pribadi yang lebih terbuka agar dapat berhubungan baik dengan orang baru dan menjadi pribadi yang lebih peka terhadap kondisi dan keadaan sekitar, dalam hal ini seperti menawarkan bantuan dan bertanya apabila memiliki kendala ataupun kebingungan.
2. Menjadi pribadi yang lebih menghargai waktu, penulis merasa saat di kantor waktu berjalan dengan cepat dan agar waktu tidak terbuang sia-sia karena tidak ada *jobdesk* yang diberikan penulis memanfaatkan waktu tersebut untuk menyusun laporan ataupun membuat *planning* kedepannya.
3. Membuka wawasan terhadap dunia kerja yang sebenarnya, seperti disiplin waktu, kemampuan bekerja sama dalam tim, kemampuan bekerja individu, serta kecepatan beradaptasi pada lingkungan baru.
4. Memperluas wawasan terhadap bidang *Freight Forwarding* beserta Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL), pada bagian ini penulis dapat secara langsung belajar dari lapangan baik itu tentang ekspor impor maupun bongkar muat barang (*stuffing* dan *unstuffing*) serta pengecekan barang apabila masuk jalur merah (*be handle*).
5. Terkait dengan bidang yang peneliti angkat pada laporan ini yaitu Impor, pengetahuan penulis lebih terbuka dan secara langsung dapat mengikuti alur

proses dari kegiatan *freight forwarding import*, seperti menerima *Master* dan *House BL* dari agen luar negeri, *input* MBL dan HBL ke dalam Jaweb dan kedalam modul *manifest* Bea Cukai, membuat *manifest* hingga ketahap akhir dokumen yaitu membuat DO, mencetaknya hingga men-*setting* DO yang nantinya akan di ambil oleh pihak *consignee*

Pada intinya kerja praktik yang dilakukan oleh penulis di PT JPT Jatidiri Trans Semarang merupakan sesuatu hal yang baru bagi diri penulis, karena sebelumnya penulis sama sekali belum memiliki pengalaman untuk melakukan kegiatan magang dan ini menjadi suatu kesempatan yang sangat berharga sekali. Penulis berharap dengan pengalaman ini dapat menjadi suatu pondasi awal bagi penulis untuk masuk ke dunia kerja nantinya.

LAMPIRAN



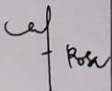

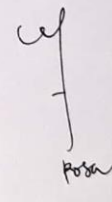
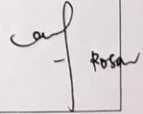
SEKOLAH TINGGI MANAJEMEN LOGISTIK INDONESIA
PROGRAM STUDI S-1 MANAJEMEN TRANSPORTASI
 Jl. Sariosih No. 54 Sarijadi-Bandung 40151. Telp. 022-2019218, Fax. 022-2019218. http://www.stimlog.ac.id

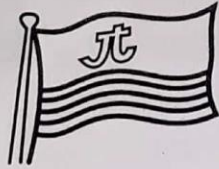


Jurnal Kegiatan Kerja Praktik

Nama : Fifi Aleyda Yahya
 NPM : 13119072
 Posisi : Freight Forwarding Impor, Ekspor dan PPJK

No.	Tanggal	Kegiatan	Hasil Kegiatan	Paraf Pembimbing Lapangan
1.	04/07/2022 – 17/07/2022 (Divisi Impor)	1. Pengenalan kantor 2. Pengenalan <i>Freight Forwarder</i> 3. Prosedur ekspor impor 4. Membuat surat permohonan <i>Delivery Order</i> 5. Membuat surat permohonan pinjaman <i>container</i> 6. Membuat surat kuasa 7. Belajar menggunakan mesin <i>Fotocopy</i> 8. Membuat <i>Schedule FCL & LCL POL</i> Taiwan POL HKG dan HCM 9. <i>Input job order manifest sea import</i> 10. Mencetak Surat perintah pengeluaran DO 11. Sett. <i>Manifest</i> dan MBL, sett Inv dan SOA; sett EMKL; sett Ajuan <i>Consol Filing</i> dokumen 12. Input SOA (<i>system of accounting</i>) bulan Juni dan Juli 2022 13. <i>Input Manifest</i> ke web bea cukai 14. Membuat <i>Planning Enclosed</i> bulan juli 2022 15. Edit job, cetak DO, Set. DO	85	
2.	18/07/2022 – 30/07/2022 (Divisi Ekspor)	1. <i>Checking PJ</i> Pengambilan kontainer 2. <i>Input PJ</i> ke Jaweb 3. Cetak PJ 4. <i>Checking PJ</i> 5. Sett pelunasan PJ	89	

		6. Membuat MBL ekspor 7. Membuat HBL ekspor 8. Pengarahan pak Budhi	89	
3.	01/08/2022 – 13/08/2022 (Divisi PPJK)	1. Menginput data impor kargo kedalam <i>software</i> PIB dan mencetaknya 2. Membuat dan mencetak surat kuasa, surat permohonan jaminan KITE, dan surat tugas 3. Kunjungan Pelabuhan Tanjung Emas 4. Lapangan: bongkar muatan container/ <i>Stripping</i> 5. Lapangan: <i>be handling container/SPJM</i> 6. Lapangan: bea cukai ajuan pembendahaan asuransi barang	90	
4.	15/08/2022 – 29/08/2022 (Divisi Impor)	1. Input Job order MBL HBL Shanghai 2. Sett BL Hongkong (emkl, l.DO, l.Invoice, Ajuan consol,& SOA) 3. Persiapan Lomba Hari Kemerdekaan Indonesia ke 77 4. Perayaan Hari Kemerdekaan 5. Input SOA (<i>system of accounting</i>) bulan Agustus 2022 6. Membuat Surat permohonan <i>Delivery Order</i> 7. Membuat surat permohonan pinjaman <i>container</i> 8. Membuat surat kuasa 9. Edit job, cetak DO, Set. DO	90	
5.	30/08/2022 – 03/09/2022 (Divisi Ekspor)	1. <i>Input</i> PJ ke Jaweb 2. Cetak PJ 3. Sett pelunasan PJ 4. <i>Checking</i> PJ Pengambilan kontainer	90	



P.T. JATIDIRI TRANS

International Freight Forwarder
Consolidator - NVOCC

FORMULIR PERNYATAAN KESEDIAAN PERUSAHAAN

Nama Perusahaan / Instansi	PT. JPT JATIDIRI TRANS
Alamat	JL. MADUKORO RAYA BLOK E2/16, SEMARANG
Telepon / Fax	024-7621718 / 024-7621615
E - mail	rossa@jatidiritrans.co.id

Kami **Bersedia / Tidak Bersedia** menerima mahasiswa Program Studi S1 Manajemen

Transportasi sebanyak 3 (Tiga) Orang dengan nama berikut :

No	Nama	NPM
1.	Fitriana Nur Shabrina	13119037
2.	Adinda Shafira Ramadhanty	13119061
3.	Fifi Aleyda Yahya	13119072

Untuk melakukan Kerja Praktik diperusahaan kami **mulai tanggal 4 Juli 2022 hingga tanggal 4 September 2022** pada divisi / bagian Export/Import Freight Forwarder dan Export/Import Custom Clearance (menyesuaikan).

Semarang, 13 Juni 2022

PT. JPT JATIDIRI TRANS



Turbudhi Z. Arifin, S.T

General Manager



Lembar ini mohon di kirim kembali ke Prodi S1 Manajemen Transportasi

Coret yang tidak perlu

SESUAI ASLI

Branch Office : Ruko Semarang Indah Blok E-II / No. 16 Semarang Indah - Semarang Barat 50144 Jawa Tengah - Indonesia
Phone : 024 - 7621718 (Hunting), 7624385; Fax : 024 - 7621615; E-mail : semarang_jt@jatidiritrans.co.id
Banker : Bank BNI 46 Cab. Pembantu Karangayu Semarang Acc No. 00 290 47 221 (IDR) - 00 290 47 232 (USD)
Head Office : Perkantoran Cempaka Baru, Blok B-7, Jl. Letjend. Suprpto No. 160, Jakarta Pusat 10640 - Indonesia
Phone : 021 - 4251617 (Hunting), 4259714, 4259715, 4210395; Fax : 021 - 4251619, 4259713
E-mail : central_jt@jatidiritrans.co.id; import_jt@jatidiritrans.co.id
Godown : PT. Jatidiri Trans : Export / Import : Gudang APW (PT. AGUNG RAYA) Jl. Bangka No.1 Tanjung Priok - Jakarta 14310, Telp. 021 43910374, 43910381, 43910385



SEKOLAH TINGGI MANAJEMEN LOGISTIK INDONESIA
PROGRAM STUDI S-1 MANAJEMEN TRANSPORTASI

Jl. Sariasih No. 54 Sarjadi-Bandung 40151. Telp. 022-2019218, Fax. 022-2019218. http://www.stimlog.ac.id



Formulir Penilaian Akhir Kerja Praktik

Dengan ini,

Nama Pembimbing Kerja Praktik : Rosalia Agustina, S.S
Perusahaan/lembaga/instansi Kerja Praktik : PT. JPT JATIDIRI TRANS

Menyatakan bahwa peserta Kerja Praktik berikut ini:

Nama Mahasiswa : Fifi Aleyda Yahya
Nomor Pokok Mahasiswa : 13119072
Waktu Pelaksanaan : 4 Juli – 4 September 2022


Telah menyelesaikan Kerja Praktik di perusahaan/lembaga/instansi kami. Dengan mempertimbangkan segala aspek, baik dari segi bobot pekerjaan maupun pelaksanaan Kerja Praktik, maka kami memutuskan bahwa yang bersangkutan telah menyelesaikan kewajibannya dengan hasil sebagai berikut:

No.	Aktivitas Yang Dinilai	Nilai (Berbentuk Angka)
1	Sikap/Sopan Santun	88
2	Kedisiplinan	85
3	Kesungguhan	88
4	Kemampuan Bekerja Mandiri	90
5	Kemampuan Bekerja Sama	90
6	Ketelitian	89
7	Kemampuan Mengemukakan Pendapat	88
8	Kemampuan Menyerap Hal Baru	90
9	Inisiatif dan Kreatifitas	90
10	Tanggungjawab Kerja Praktek	90

SEMARANG, 04 September 2022
Pembimbing Kerja Praktik

Mengetahui


Turbudi W. Amin, S.T
General Manager


Rosalia Agustina, S.S
EXIM Supervisor

Keterangan : Kriteria Penilaian sebagai berikut:

-Sangat Baik = A (85-100) -Baik = B (71-84)
-Cukup = C (50-70) - Kurang= D (< 50)



FORM BIMBINGAN KERJA PRAKTIK

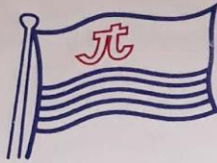
NAMA : Fifi Aleyda Yahya

NPM : 13119061

NAMA PERUSAHAAN KP : PT JPT Jatidiri Trans

DOSEN PEMBIMBING : Syafrianita, S.T., M.T.

No.	Tanggal	Topik Bimbingan	Paraf Pembimbing	Paraf Mahasiswa
1.	24/07/2022	Penentuan topik laporan kerja praktik	Sf	Fifi
2.	31/07/2022	Bimbingan Bab I	Sf	Fifi
3.	6/08/2022	Bimbingan Bab II	Sf	Fifi
4.	7/08/2022	Bimbingan Bab III: Pengumpulan data	Sf	Fifi
5.	13/08/2022	Presentasi Bab I, II, dan III	Sf	Fifi
6.	27/08/2022	Bimbingan Bab III: Pengolahan Data	Sf	Fifi
7.	3/09/2022	Bimbingan Terakhir	Sf	Fifi
8.	9/09/2022	Acc Laporan KP	Sf	Fifi



P.T. JATIDIRI TRANS

International Freight Forwarder
Consolidator - NVOCC

Semarang, 04 September 2022

Nomor : 043/JPTJT/IX/2022
Lampiran : -
Perihal : Pelaksanaan Magang/Kerja Praktik

Kepada Yth.
Ketua Program Studi S1 Manajemen Transportasi
SEKOLAH TINGGI MANAJEMEN LOGISTIK INDONESIA

Dengan Hormat,

Sehubungan dengan surat penerimaan pelaksanaan magang/kerja praktik pada keterangan sebelumnya, maka dengan ini kami beritahukan bahwa :

Nama : FIFI ALEYDA YAHYA
NPM : 13119072
Jurusan : S1 – Manajemen Transportasi
Instansi : Sekolah Tinggi Manajemen Logistik Indonesia

telah melaksanakan dan menyelesaikan magang/kerja praktik di PT JASA PENGURUSAN TRANSPORTASI JATIDIRI TRANS, Cabang Semarang sejak tanggal 04 Juli 2022 s/d 04 September 2022.

Demikian keterangan ini dibuat dan disampaikan untuk dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

Atas perhatian dan kerja sama Bapak / Ibu, kami ucapkan terima kasih.

Hormat Kami,
PT. JPT JATIDIRI TRANS



Turbudhi Arifin, S.T.
General Manager

Branch Office : Ruko Semarang Indah Blok E-II / No. 16 Semarang Indah - Semarang Barat 50144 Jawa Tengah - Indonesia
Phone : 024 - 7621718 (Hunting), 7624385; Fax : 024 - 7621615; E-mail : semarang_jt@jatidiritrans.co.id
Banker : Bank BNI 46 Cab. Pembantu Karangayu Semarang Acc No. 00 290 47 221 (IDR) - 00 290 47 232 (USD)
Head Office : Perkantoran Cempaka Baru, Blok B-7, Jl. Letjend. Suprapto No. 160, Jakarta Pusat 10640 - Indonesia
Phone : 021 - 4251617 (Hunting), 4259714, 4259715, 4210395; Fax : 021 - 4251619, 4259713
E-mail : central_jt@jatidiritrans.co.id; import_jt@jatidiritrans.co.id
Godown : PT. Jatidiri Trans - Export - Import - Gudang APW (PT. AGUNG RAYA) Jl. Bangka No 1 Tanjung Priok - Jakarta
14310, Telp. 021 4391037/4, 43910381, 43910385





